

# 船舶インシデント調査報告書

平成26年11月20日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成25年10月4日 03時00分ごろ
発生場所	広島県大崎上島町大崎上島北東方沖 大崎上島町所在の <sup>めばるざき</sup> 鯨崎港鯨崎防波堤灯台から真方位030° 1.8海里付近 （概位 北緯34° 18.2′ 東経132° 57.6′）
インシデント調査の経過	平成25年12月10日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 押船 第三なると丸、108トン 133926、 <sup>かみなて</sup> 上撫海運有限公司 25.50m×7.50m×3.20m、鋼 ディーゼル機関、514kW、平成5年12月28日 B はしけ <sup>エーエス</sup> AS103、約634トン なし、東海運株式会社 51.25m×9.95m×4.40m、鋼 機関なし、1993年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 39歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年9月27日 免状交付年月日 平成23年9月16日 免状有効期間満了日 平成28年9月15日 機関長A 男性 60歳 六級海技士（機関） 免許年月日 平成14年10月23日 免状交付年月日 平成24年8月22日 免状有効期間満了日 平成29年10月22日
死傷者等	なし
損傷	A 主機の主軸受及びクランクピン軸受メタルが焼損 B なし
インシデントの経過	A船は、船長A及び機関長Aほか2人が乗り組み、空船のB船の船尾凹部に船首部を結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を

	<p>構成し、大崎上島北東方沖を西進中、平成25年10月4日02時50分ごろ主機の潤滑油圧力低下警報が作動したことから、機関長Aが点検を行ったところ、主機の予備潤滑油ポンプが運転状態であり、潤滑油こし器（切換え式）が多量の金属粉で閉塞気味となっており、03時00分ごろ主機の危急停止装置が作動して主機が停止した。</p> <p>A船は、機関長Aが更に点検したところ、クランクケース内にも多量の金属粉が堆積していたことから、錨泊した後、サルベージ会社の船で造船所にえい航されて修理された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>主機は、約1週間前まで水分の混入した潤滑油が使用されていた。</p> <p>補給用潤滑油タンクは、天井部が暴露甲板の一部となっており、同部には腐食による直径約1cmの穴が2～3個開いていた。</p> <p>機関長Aは、主機に月平均約75ℓの潤滑油を補給用潤滑油タンクから直接補給していた。</p> <p>主機は、本インシデント発生の約1か月前ごろから潤滑油こし器がドロドロとした潤滑油で目詰まりするようになり、さらに、約1週間前には潤滑油セッティングタンクのドレン抜きから水が出てきて潤滑油に水分が混入していることが判明したので、潤滑油セッティングタンクの使用を中止し、潤滑油を新油に交換（ドラム缶から直接給油）して運転されていたが、新油に交換する際、潤滑油システムの配管内のフラッシングは行われていなかった。</p> <p>主機の潤滑油量は約300ℓであり、潤滑油セッティングタンクの容量は約600ℓであった。</p> <p>主機の運転時間は、月平均約300時間であった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>A船は、A船押船列を構成して大崎上島北東方沖を西進中、潤滑油を新油に交換して主機を運転していたものの、主機の各部に残存していた水分の混入した潤滑油で新油が汚染され、潤滑油の性状劣化が進行したことから、主軸受及びクランクピン軸受メタルが焼損し、主機が運転できなくなって運航不能になった可能性があると考えられる。</p> <p>潤滑油に混入していた水分は、補給用潤滑油タンクの天井部に開いた穴から同タンクに入った雨水と考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、夜間、A船が、A船押船列を構成して大崎上島北東方沖を西進中、潤滑油を新油に交換して主機を運転していたものの、主機の各部に残存していた水分の混入した潤滑油で新油が汚染さ</p>

	<p>れ、潤滑油の性状劣化が進行したため、主軸受及びクランクピン軸受メタルが焼損し、主機が運転できなくなったことにより発生した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定期的に潤滑油の性状検査を行うこと。</li> <li>・ 定期的に潤滑油タンクの点検を行うこと。</li> <li>・ 水分の混入した潤滑油を新油と交換する際には、潤滑油系統の配管内のフラッシングを行うこと。</li> </ul>