

船舶事故等調査報告書

平成26年2月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第127号
事故等種類	運航阻害
発生日時	平成25年1月21日 16時00分ごろ
発生場所	山口県萩市見島北方沖 見島北灯台から真方位008° 20.0海里付近 (概位 北緯35° 07.5′ 東経131° 11.2′)
事故等調査の経過	平成25年9月26日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	漁船 第三 ^{せいりん} 盛運丸、19トン
船舶番号、船舶所有者等	TT2-1796（漁船登録番号）、有限会社長島水産
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	船尾管が破断、船尾管の船尾側軸受が摩耗
事故等の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、見島北方沖を漁場に向けて航行中、平成25年1月21日16時00分ごろ機関室のビルジ高液面警報装置が作動した。 船長は、機関室内を点検したところ、船尾管の軸封装置から海水が漏れてプロペラ軸付近まで達していたので、機関室のビルジポンプを運転して海水を排出した。 本船は、機関室のビルジを排出しながら、操業を続けたが、船尾管の軸封装置から海水の漏れが止まらないので、途中で操業を切り上げ、22日06時00分ごろ山口県長門市仙崎漁港に入港した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
その他の事項	船尾管は、アルミ合金製であり、船首側軸受としてリグナムバイタが、船尾側軸受として合成樹脂製のものがそれぞれ使用され、軸封装置には端面シールが採用されていた。 船尾管は、本インシデント後、船首側軸受と船尾側軸受の中間付近において、円周方向に破断し、船尾側軸受が異常摩耗していることが確認された。 船尾管の船尾側軸受は、本船が就航した平成10年12月当時のものであり、本船は、操業中にプロペラに網やロープを何度か巻いたことがあった。
分析	
乗組員等の関与	不明

<p>船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし</p> <p>本船は、見島北方沖を航行中、船尾管の船尾側軸受が異常摩耗し、プロペラ軸の軸心が偏移して軸封装置の機能が失われたことから、同装置から海水が機関室に漏れ、運航が阻害されたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が見島北方沖を航行中、船尾管の船尾側軸受が異常摩耗し、プロペラ軸の軸心が偏移して軸封装置の機能が失われたため、同装置から海水が機関室に漏れたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 船尾管の軸受は、定期的に点検するとともに、プロペラに網やロープを巻いたときには点検すること。