

船舶事故等調査報告書

平成26年4月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第84号
事故等種類	運航阻害
発生日時	平成25年6月6日 09時30分ごろ
発生場所	下関南東水道 福岡県北九州市所在の部埼灯台から真方位125°4.5海里付近 (概位 北緯33°55.0′ 東経131°05.8′)
事故等調査の経過	平成25年7月16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	航路調査船 鎮西、39トン
船舶番号、船舶所有者等	140301、国土交通省
乗組員等に関する情報	機関長、四級海技士（機関）（機関限定）
死傷者等	なし
損傷	右舷主機の弾性継手及び右舷中間軸受に破損、右舷中間軸に曲損
事故等の経過	本船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、航路巡視のため、下関南東水道を航行中、平成25年6月6日09時30分ごろ、右舷主機から異音が発生した。 操舵室にいた機関長は、機関室に急行して右舷主機を停止し、各部を点検したところ、弾性継手及び右舷中間軸受が破損していることを認め、同主機が運転不能と判断した。 本船は、航路巡視を中止し、左舷主機で山口県下関市所在の造船所に着いた。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風速 約6m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m
その他の事項	本船は、平成18年に就航し、主機の運転時間が約7,050時間であった。 弾性継手は、主機の出力側に装備されており、平成22年7月の定期検査工事において、開放整備が実施され、その後、異常なく運転されていた。 本船は、アウタークランピングリングの破断によって弾性継手が破損したことから、中間軸受に過大な応力が掛かって破損し、中間軸が曲損したことが判明した。 弾性継手は、アウタークランピングリングのエLEMENT出力側締付けボルト穴の2か所に疲労破断が認められたが、同締付けボルト、ゴム製ELEMENTの硬度等に異常は認められなかった。

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 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>不明 あり なし</p> <p>本船は、下関南東水道を航行中、右舷主機の弾性継手のアウトークランピングリングが破断したことから、同継手、右舷中間軸受等が破損して右舷主機の運転ができなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。</p> <p>右舷主機の弾性継手のアウトークランピングリングが破断した経緯については、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が下関南東水道を航行中、右舷主機の弾性継手のアウトークランピングリングが破断したため、同継手、右舷中間軸受等が破損して右舷主機の運転ができなくなっ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"> ・弾性継手は、開放整備時、入念な点検が望まれる。