

## 船舶インシデント調査報告書

平成30年10月17日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

|   |  |
|---|--|
| インシデント種類  | 運航阻害   |
| 発生日時  | 平成30年5月14日 22時05分ごろ  |
| 発生場所  | 青森県八戸市八戸港第3区<br>八戸港八太郎東防波堤灯台から真方位029° 130m付近<br>(概位 北緯40° 33.2′ 東経141° 30.9′)  |
| インシデントの概要   | 旅客フェリーシルバーエイトは、八戸港内を東進中、右舷主機が危急停止した後、同主機を始動することができず、運航が阻害された。  |
| インシデント調査の経過   | 平成30年5月16日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。<br>なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 旅客フェリー シルバーエイト、9,483トン<br>141878、津軽海峡フェリー株式会社（A社）、独立行政法人<br>鉄道建設・運輸施設整備支援機構<br>142.59m×23.40m×14.10m、鋼<br>ディーゼル機関2基、13,930kW（合計）、平成25年3月   |
| 乗組員等に関する情報  | 機関長 男性 51歳<br>三級海技士（機関）<br>免許年月日 昭和62年5月22日<br>免状交付年月日 平成29年3月13日<br>免状有効期間満了日 平成34年5月21日  |
| 死傷者等  | なし   |
| 損傷  | なし   |
| 気象・海象   | 気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 6、視界 良好<br>海象：波向 東南東、波高 約0.5m  |
| インシデントの経過   | 本船は、船長及び機関長ほか18人が乗り組み、乗客138人を乗せ、車両87台を積載して八戸港第3区フェリーふ頭を離岸し、北海道苫小牧市苫小牧港に向けて八戸港内を東進中、平成30年5月14日22時05分ごろ右舷主機が潤滑油圧力の低下によって危急停止した。<br>本船は、左舷主機の単独運転により航行し、港外で右舷主機を点検したところ、潤滑油系統に空気が混入していることが分かり、エア抜 |

きが実施され、潤滑油圧力が正常となったものの、右舷主機を始動することができず、タグボートの支援を受けて15日00時00分ごろ八戸港第3区フェリーふ頭に着岸した。

本船は、着岸後、乗組員による各部の点検が行われた結果、右舷主機の主始動弁作動用切換弁（以下「本件弁」という。）内部のスポールが固着しているのが発見され、グリースアップされた後、01時00分ごろ同主機が復旧した。（写真1参照）

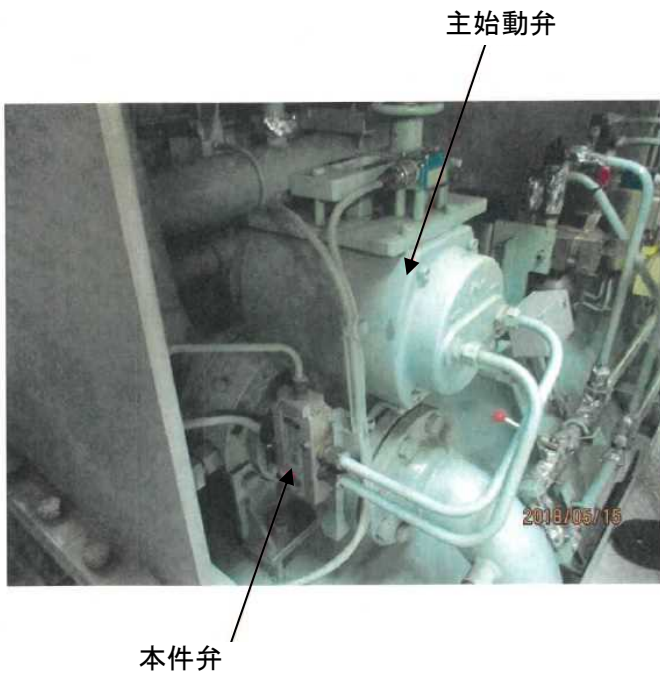


写真1 主始動弁及び本件弁の状況

本船は、両舷主機を使用して八戸港第3区3号ふ頭N岸壁に移動した後、船用機器メーカー担当者が訪船し、本件弁を開放して点検が実施され、固着痕の除去及びグリースアップにより、本件弁が正常に作動することが確認された。

（付図1 インシデント発生場所概略図 参照）

その他の事項

右舷主機は、空気槽からの圧縮空気が、主始動弁等を経由して各シリンダ内に送り込まれ、ピストンが押し下げられて始動するようになっていた。

本船は、右舷主機の潤滑油ポンプの吸入側こし器（以下「本件こし器」という。）の掃除を月1回実施しており、平成30年5月2日に実施した後、24日から入渠する予定であることを考慮して14日の出航前に実施した際、こし器内に潤滑油を満たすなどのエア抜きが十分に行われなかった。（写真2参照）

|   |  |
|---|--|
|   |  <p style="text-align: center;">写真2 潤滑油ポンプ及び本件こし器の状況</p> <p>右舷主機は、平成25年6月に本船が就航してから約28,000時間運転され、本件弁については、整備計画に基づいて5年ごとに整備が行われることになっており、入渠時に点検して整備される予定であった。</p>         |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>あり<br/>あり<br/>なし</p> <p>本船は、八戸港内を東進中、右舷主機が、出航前に本件こし器の掃除を実施した際、エア抜きが十分に行われていなかったことから、本件こし器内に残留した空気が潤滑油系統に混入して潤滑油圧力が低下し、右舷主機が危急停止して始動できなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。</p> <p>本船は、右舷主機の潤滑油系統のエア抜きが実施され、潤滑油圧力が回復したものの、右舷主機が、本件弁のスプールが固着したことから、始動できなかったものと考えられる。</p> |
| <p><b>原因</b></p>  | <p>本インシデントは、夜間、本船が、八戸港内を東進中、右舷主機が、出航前に本件こし器の掃除を実施した際、エア抜きが十分に行われていなかったため、本件こし器内に残留した空気が潤滑油系統に混入して潤滑油圧力が低下し、右舷主機が危急停止して始動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><b>再発防止策</b></p>   | <p>A社は、本インシデント後、次の対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主機の潤滑油ポンプのこし器の掃除を行った際は、こし器内に潤滑油を満たすなどしてエア抜きを十分に行うこととした。</li> <li>・ 本船の整備計画で本件弁の点検整備の間隔を5年ごとから4年ごとに変更することとした。</li> </ul>   |

|  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 本件弁の予備を船内に備え置くこととした。</li></ul> <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>・ 潤滑油系統を整備した際は、こし器等のエア抜きを確実に行うこと。</li></ul> |
|--|--|

付図1 インシデント発生場所概略図

