

船舶インシデント調査報告書

平成29年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成29年3月5日 19時08分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第4区 名古屋市所在の金城船舶通航信号所から真方位356° 1.4海里付近 (概位 北緯35° 03.5′ 東経136° 50.7′)
インシデントの概要	旅客フェリーきそは、離岸後、左舷主機の正常な運転ができなくなり、運航が阻害された。
インシデント調査の経過	平成29年5月11日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	旅客フェリー きそ、15,795トン 140052、太平洋フェリー株式会社
乗組員等に関する情報	機関長、一級（機関）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過等	<p>本船は、船長、機関長及び機関士ほか40人が乗り組み、旅客195人を乗せ、車両444台を積載し、宮城県仙台港に向けて‘名古屋港フェリーふ頭V2岸壁’（以下「本件岸壁」という。）を離れた後、左舷主機の2番シリンダの始動空気主管の塗装が焼け、同機の正常な運転ができなくなった。</p> <p>本船は、機関士が、左舷主機の2番シリンダ付近を点検し、同シリンダの始動弁が閉まらずに燃焼ガス等が始動空気主管に逆流したと思い、両舷主機を使用し、同弁を交換するため本件岸壁に戻った。</p> <p>機関士は、左舷主機を点検し、‘2番シリンダの始動弁の弁棒取付け用ロックナット’（以下「本件ロックナット」という。）が緩み、同弁の弁傘部の位置がずれ、常に弁座と接触していない状態になっていたことを確認した。</p> <p>機関長は、左舷主機の2番シリンダの始動弁を交換しようとしたものの、同弁の弁棒ねじ部が損傷していたので同弁の抜き出し用工具が使用できず、同弁が組み込まれた予備のシリンダカバーと交換することとした。</p> <p>本船は、左舷主機の2番シリンダのシリンダカバーを交換し、試運転した後、予定より約12時間30分遅れて仙台港に向け、本件岸壁を離れた。</p>

	<p>本件ロックナットは、本インシデント後、緩み防止機能を失っていたことが判明した。</p> <p>本件ロックナットは、約12年前から使用されており、約2年ごとに点検されていた。</p>
分析	<p>本船は、左舷主機の本件ロックナットに緩みを生じていたことから、始動弁が閉まらず、燃焼ガス等が逆流するなどして同機の正常な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>本件ロックナットは、始動弁が開閉を繰り返す際に振動等で応力を受け、緩み防止機能を失い、緩みを生じた可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、左舷主機の本件ロックナットに緩みを生じていたため、始動弁が閉まらず、燃焼ガス等が逆流するなどして同機の正常な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>
参考	<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"> ・ 始動弁は、定期的に点検を行い、必要に応じて部品の交換等を行うこと。