

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	運航不能（機関故障）
発生日時	平成29年7月24日 11時10分ごろ
発生場所	山口県長門市川尻岬北北東方沖 長門川尻岬灯台から真方位028°4.2海里付近 (概位 北緯34°30.2′ 東経131°00.8′)
インシデントの概要	貨物船しまかぜは、航行中、潤滑油が漏出して主機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成29年9月7日、主管調査官（門司事務所）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	貨物船 しまかぜ、499トン
船舶番号、船舶所有者等	142558、有限会社六甲船舶
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 機関長、四級（機関）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約7m/s、視界 良好 海象：波高 約1m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、タイヤチップ（廃タイヤを粉碎したもの）約1,495tを積載し、広島県大竹市大竹港に向けて川尻岬北北東方沖を南西進していた。</p> <p>機関長は、機関室の見回り中、機関室右舷側のビルジに潤滑油が混入していることを認め、主機を停止して点検を行い、約3kℓの潤滑油が漏出していたので、主機を始動することができないと判断し、船長に報告した。</p> <p>本船は、船長が、運航会社にタグボートの救援を要請し、来援したタグボートにより山口県下関市の造船所にえい航された。</p> <p>本船は、造船所において漏油の原因を調査したところ、主機駆動潤滑油ポンプ出口継手の締付けボルト4本のうち1本が緩んでいることが判明した。</p> <p>主機駆動潤滑油ポンプ出口継手のガスケットには、弾性のある耐油ラバーガスケットが使用されており、建造時に取り付けられたものであった。</p>
分析	本船は、川尻岬北北東方沖を南西進中、主機駆動潤滑油ポンプ出口継手の締付けボルトが運転中の振動で緩んだことから、潤滑油が漏出して主機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられ

	<p>る。</p> <p>本船は、建造時から主機駆動潤滑油ポンプ出口継手に弾性のある耐油ラバーガスケットが使用されていたことから、同ガスケットが圧力で変形し、同継手の締付けボルトが運転中の振動で緩んだものと考えられる。</p>
原因	<p>本船は、川尻岬北北東方沖を南西進中、主機駆動潤滑油ポンプ出口継手のボルトが運転中の振動で緩んだため、潤滑油が漏出して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>
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"> ・ 配管継手のボルトに緩みがないか定期的に点検すること。 ・ 配管継手に使用するガスケットは、流体の種類、圧力、温度等を考慮して適切なものを使用すること。