

船舶インシデント調査報告書

平成31年2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11月5日 17時00分ごろ
発生場所	和歌山県串本町潮岬東方沖 潮岬灯台から真方位080° 14海里付近 （概位 北緯33° 28.9′ 東経136° 02.1′）
インシデントの概要	押船第八港湾丸は、バージ第十二港湾丸を押航中、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11月8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	A 押船 第八港湾丸、19トン 273-3174、渡部港湾海運有限会社 B バージ 第十二港湾丸、約678トン なし、渡部港湾海運有限会社
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4 海象：波高 約1.5m
インシデントの経過等	A船は、船長ほか3人が乗り組み、潮岬東方沖において、B船を押航中、主機が停止した。 A船は、船長が、機関室に向かい、主機の点検を行った後、再び始動したものの、その約10分後に主機の潤滑油圧力が低下し、主機が自動停止した。 A船及びB船は、船長の依頼を受けた船舶所有者が手配したタグボートにより、三重県尾鷲市尾鷲港にえい航された。 機関修理会社は、主機を調査した結果、クランクケース内から大量の金属粉を発見し、‘主軸受及びクランクピン軸受等のメタル’（以下「本件メタル」という。）が溶けて主機の潤滑油ポンプの吸入こし器に付着した可能性があると推察した。 A船の主機は、潤滑油の新油補給等の記録がないので、潤滑油の使用時間が不明であった。 A船では、陸上分析機関による定期的な潤滑油の性状分析が行われていなかった。
分析	A船は、B船を押航中、主機の潤滑油圧力が低下し、主機が自動停止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

	る。
原因	本インシデントは、A船が、B船を押航中、主機の潤滑油圧力が低下し、主機が自動停止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。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 主機の潤滑油は、主機の運転時間を基に定期的に性状分析を行ってその記録を保管し、次回の潤滑油の補給又は交換の目安として活用することが望ましい。