

船舶インシデント調査報告書

令和2年5月27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	令和元年7月26日 15時00分ごろ
発生場所	長崎県長崎市池島南方沖 大曇島 <sup>おおひま</sup> 大瀬 <sup>おおせ</sup> 灯台から真方位163°6.8海里付近 (概位 北緯32°46.1′ 東経129°35.0′)
インシデントの概要	旅客船びっぐあーすは、航行中、弾性継手が破損して右舷主機の動力が伝わらなくなり、運航が阻害された。
インシデント調査の経過	令和元年8月26日、主管調査官（長崎事務所）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	旅客船 びっぐあーす、293トン 135073、長崎県南松浦郡新上五島町、五島産業汽船株式会社 (船舶借入人) ディーゼル機関（2基）、4サイクル、出力2,350kW（/基）、 回転数毎分1,757、16気筒、ボア170mm、使用燃料軽油、 平成25年6月機関製造
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 機関長、四級（機関）（機関限定）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過等	<p>本船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、旅客145人を乗せ、航行中、速力が落ちて右舷主機の回転数が上昇し、火災警報が作動した。</p> <p>機関長は、船橋のモニターで機関室において白煙が生じているのを認めた後、両舷主機を中立運転とし、機関室に向かったところ、白煙が収まっており、‘右舷主機と減速機のための弾性継手（材質シリコンゴム）’（以下「本件弾性継手」という。）の破断を発見した。</p> <p>本船は、右舷主機を停止して左舷主機のみで航行を続け、長崎市長崎港に定刻の44分遅れで入港した。</p> <p>本船は、本インシデント後、機関製造会社により、本件弾性継手が交換されて復旧した。</p> <p>弾性継手製造会社は、本インシデントの約2か月前に本件弾性継手の心出しが行われた際、アライメント（2台以上の回転機械を組み合わせたときの、軸のたわみ、軸受荷重などを考慮した軸系の据付け配</p>

	置)の調整が不十分であったので、シリコンゴムに想定以上の応力が作用し、寿命を縮めたと推定した。
<b>分析</b>	本インシデントは、本船が、航行中、設置後にアライメントの適切な調整が行われずにいたところ、本件弾性継手が、想定以上の応力がかかった状態が続いて劣化し、破断したことから、右舷主機からの動力が推進器に伝わらず、運航が阻害されたものと考えられる。
<b>原因</b>	本インシデントは、本船が、航行中、設置後にアライメントの適切な調整が行われずにいたところ、本件弾性継手が、想定以上の応力がかかった状態が続いて劣化し、破断したため、右舷主機からの動力が推進器に伝わらなくなったことにより発生したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	<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>・定期的に弾性継手のアライメントの適切な調整を行うこと。</li> </ul>