

船舶インシデント調査報告書

令和5年3月22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	令和3年11月26日 09時35分ごろ
発生場所	関門港門司区西海岸沖 門司西海岸5号防波堤灯台から真方位248° 1,000m付近 （概位 北緯33° 56.6′ 東経130° 57.0′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{ほまれ} 誉は、航行中、主機が停止して運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和3年12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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート 誉、2.4トン 271-27588福岡、個人所有 ディーゼル機関、船内外機、4サイクル、出力132.39kW、回転数毎分3,600、6気筒、使用燃料軽油、平成6年6月進水
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 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、関門航路を航行中、増速しようとしたが回転数が上がらず、その後、主機が停止した。船長は、機関室を確認したところ同室内に煙が充満していたので、航行不能と判断して、118番通報を行い、本船は来援した巡視艇によりえい航された。</p> <p>本船は、本インシデント後、船舶整備業者（以下「本件整備業者」という。）が主機を点検したところ、シリンダブロックの潤滑油経路が同ブロックを貫通する部分において潤滑油流出を止める目的で取り付けられたシールキャップ（以下「本件シールキャップ」という。）に生じた錆が進行して潤滑油の圧力により破損し、破損箇所から潤滑油が漏れ出し、潤滑油量不足で主機のクランク軸の軸受けが焼き付いたことが判明した。</p> <p>船長は、船体及び主機の定期的な点検及び整備は本件整備業者に依頼していた。</p> <p>本件整備業者は、本インシデントの約半年前に船体及び主機の点検を行ったが本件シールキャップが約15mmと小さく、また、他の部品に隠れていたもので、錆が進行していることに気付かなかったと本インシデント後に思った。</p>

<p>分析</p>	<p>本船は、船長が船体及び主機の定期的な点検及び整備を依頼していた本件整備業者が、シリンダブロックの潤滑油経路が同ブロックを貫通する部分を塞ぐ本件シールキャップに生じた錆が進行していたことに気付かない状態で、船長が航行していたところ、潤滑油の圧力により同シールキャップが破損したことから、破損した箇所から潤滑油が漏れ出して潤滑油量が不足して潤滑不良となり、主機のクランク軸の軸受けが焼き付き、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本件整備業者は、過去に点検した際、本件シールキャップが小さく、他の部品に隠れていた同シールキャップに生じた錆の進行状態を確認できなかったことから、本件シールキャップに生じた錆が進行していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本件整備業者が、シリンダブロックの潤滑油経路が同ブロックを貫通する部分を塞ぐ本件シールキャップに生じた錆が進行していたことに気付かない状態で、船長が航行していたところ、潤滑油の圧力により同シールキャップが破損したため、破損した箇所から潤滑油が漏れ出して潤滑油量が不足して潤滑不良となり、主機のクランク軸の軸受けが焼き付いたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船舶整備業者は、機関の点検の際は各部の錆の発生及び進行の程度を確認すること。 ・ 船舶整備業者は、船齢の古い船舶は、部品を取り外して錆の進行を確認すること。