

# 船舶インシデント調査報告書

令和5年7月5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4年3月16日 10時30分ごろ
発生場所	静岡県南伊豆町石廊崎南方沖 石廊崎灯台から真方位183° 5.2海里付近 (概位 北緯34° 31.0′ 東経138° 50.3′)
インシデントの概要	コンテナ船 <sup>マネット</sup> MANETは、西進中、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	令和4年3月22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	コンテナ船 MANET（リベリア共和国籍）、26,050トン（2,272 TEU） 9224958（IMO番号）、GLOBAL SHIP LEASE38LLC ディーゼル機関、船内機、2サイクル、出力24,840kW、回転数毎分91、8気筒、ボア700mm、使用燃料低硫黄重油、2001年進水
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給） 機関長（ロシア連邦籍）、締約国資格受有者承認証 機関長（リベリア共和国発給）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.1m
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか20人（フィリピン共和国籍14人、ウクライナ国籍6人）が乗り組み、20フィートコンテナ408個及び40フィートコンテナ509個を積載して愛知県名古屋港に向けて京浜港横浜第2区を出港した。 機関長は、石廊崎南方沖を西進中、主機から白煙が出て、オイルミストディテクタ（クランク室内の潤滑油の油煙濃度を常時監視し、同濃度が設定値を超えた時点で警報を発する装置）の警報が発したので、主機を停止した。 機関部の乗組員は、主機のクランク室を開放して各主軸受の温度を計測したところ、主機の船首側から順に番号が付された6番シリンダと7番シリンダの間に位置する主軸受（以下「本件軸受」という。）の温度上昇を認めた。 船長は、機関長から主機を運転できない旨の報告を受け、運航不能

	<p>と判断し、海上保安庁及び運航会社に本インシデントの発生を通報し、本船は、投錨後、運航会社が手配したタグボートにえい航されて、京浜港横浜第2区に到着した。</p> <p>主機は、機関修理業者によって本件軸受が開放され、本件軸受のハウジングに装着された上下のメタル及びクランク軸ジャーナル部に焼付きを生じ、上下メタルが同軸ジャーナルと共に回り、正規の位置からずれていることが判明した。</p> <p>機関修理業者は、本件軸受のハウジングに装着した上下メタルがずれないように上端ハウジングを組み合わせて締め付けるボルトナットが規定トルクで締め付けられていない状態等で緩みを生じ、上下メタルが回って油穴の位置がずれて本件軸受の上下メタルに潤滑油が供給されず、本件軸受の上下メタル及びクランク軸ジャーナル部に焼付きを生じたのではないかと思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、南西進中、本件軸受の上下メタルを固定する締め付けボルトナットが緩み、本件軸受の上下メタルが回って油穴の位置がずれて本件軸受の上下メタルに潤滑油が供給されず、本件軸受の上下メタル及びクランク軸のジャーナル部に焼付きを生じ、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。</p> <p>本件軸受の上下メタルを固定する締め付けボルトナットが緩んだことは、規定トルクで締め付けられていない状態等が考えられるが、その原因を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、南西進中、本件軸受の上下メタルを固定する締め付けボルトナットが緩み、本件軸受の上下メタルが回って油穴の位置がずれて本件軸受の上下メタルに潤滑油が供給されず、本件軸受の上下メタル及びクランク軸のジャーナル部に焼付きを生じ、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>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 機関部乗組員は、定期的に、整備業者等に依頼するなどして、主機の主軸受の上下メタルを固定する締め付けボルトナットの緩みを点検すること。</li> </ul>