

船舶インシデント調査報告書

令和7年9月17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6年2月16日 06時58分頃
発生場所	青森県中泊町小泊岬西方沖 小泊岬南灯台から真方位270° 5.4海里付近 （概位 北緯41° 07.5′ 東経140° 07.8′）
インシデントの概要	貨物船GUO MAO 1は、航行中、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6年2月19日、主管調査官（仙台事務所）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	貨物船 GUO MAO 1（トーゴ共和国籍）、2,998トン 8656960（IMO番号）、ZHOSHAN EVER GLORY SHIPPING ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力1,765kW、回転数 毎分550、8気筒、ボア300mm、使用燃料A重油、2008年 8月機関製造、2009年4月進水
乗組員等に関する情報	機関長（ベトナム社会主義共和国籍）、免状不詳
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風速 9.5m/s、視界 良好 海象：波高 約3m
インシデントの経過	<p>本船は、船長（ベトナム社会主義共和国籍）及び機関長ほか12人（中華人民共和国籍2人、ベトナム社会主義共和国籍10人）が乗り組み、航行中、主機潤滑油圧力低下の警報が鳴った後、主機の回転数が低下して停止した。</p> <p>機関長は、機関室に行き、主機の再始動を行ったが、主機潤滑油圧力が上昇せず、主機が再び停止した。</p> <p>本船は、船長が海上保安庁に通報し、来援した巡視船により、えい航されたものの、海上荒天により途中でえい航不能となった。このため、本船は、錨泊して、主機の修理に取り掛かった。</p> <p>機関長及び機関部員は、主機及び機付き潤滑油ポンプ（以下「潤滑油ポンプ」という。）を点検したところ、主機クランク室内の潤滑油に冷却清水が混入しているのを認めた。</p> <p>機関長及び機関部員は、主機クランク室内の潤滑油に冷却清水が混入した原因を調べたところ、冷却清水が主機クランク室内に浸入することを防ぐ主機の機付き冷却清水ポンプ（以下「冷却清水ポンプ」という。）のメカニカルシールが損傷していることを認めた。</p> <p>機関長及び機関部員は、冷却清水ポンプのメカニカルシールを新替</p>

	<p>えした後、潤滑油を全量抜き取って主機クランク室内の清掃を行い、新しい潤滑油に交換した。</p> <p>機関長及び機関部員は、主機の潤滑油の新替えを行った後、主機を再始動して運転状態を確認し、航行を再開した。</p>
分析	<p>本船は、航行中、主機クランク室内の潤滑油に冷却清水が混入したことから、潤滑油の粘度が低下して潤滑油ポンプの送油圧力が上がらず、主機の運転ができなくなって、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>主機クランク室内の潤滑油に冷却清水が混入したのは、冷却清水ポンプのメカニカルシールが損傷して冷却清水が主機クランク室内に浸入した可能性があると考えられるが、その状況及び整備状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が航行中、主機クランク室内の潤滑油に冷却清水が混入したため、潤滑油の粘度が低下して潤滑油ポンプの送油圧力が上がらず、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>
再発防止策	<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"> ・ 機関長は、主機クランク室内に清水等の混入がないか定期的に点検すること。 ・ 機関長は、潤滑油ポンプの吐出圧力を定期的に確認すること。 ・ 機関長は、潤滑油の性状分析を定期的実施すること。