

運輸安全委員会は、平成30年5月31日(木)、

船舶事故等調査報告書27件(事故23件, インシデント4件), 及び軽微事案の船舶事故等調査報告書60件(事故47件, インシデント13件)を, ホームページで公表しました。

27件のうち, 事故23件の内訳は, (乗組員等の)死傷等9件, 船舶間の衝突7件, 乗揚3件, (防波堤等への)衝突2件, 火災及び施設等損傷各1件, また, インシデント4件は, 運航不能4件(機関故障3, 中間軸折損1件)です。

このうち, 重大【東京:インシデント】事案1件[液化ガスばら積船の中間軸折損による運航不能]の概要を, 別紙のとおりご紹介いたします。

公表された事故等調査報告書をもとに, 当協会の責任で編集しましたので, ご参考にしてください。

なお, 詳細は, 運輸安全委員会のホームページでご確認願います。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-inci/2018/MI2018-5-1_2018tk0001.pdf

また, 軽微事案60件のうち, 事故47件の内訳は, 衝突19件, (岸壁等への)衝突9件, 乗揚7件, (乗組員等の)死傷等3件, 火災, 沈没及び施設等損傷は各2件, 沈没, 転覆及び爆発各1件であり, インシデント13件の内訳は, 運航不能11件(機関故障5件, 燃料供給不能2件, 絡網2件, バッテリ過放電1件, 舵脱落1件), 運航阻害1件, 座洲1件です。

【インシデント概要】 A船(998トン)は、山口県徳山下松港に向けて西南西進中、可変ピッチプロペラ(CPP)給油箱の振回り及び同箱からの油漏れが発生し、山口県屋代島安下庄湾内で、主機を停止して緊急投錨した。

【発生日時】 平成29年2月9日 05時05分ごろ

【発生場所】 山口県周防大島町立島北西方沖

【死傷者】 なし

〈原因〉

A船が、徳山下松港に向けて航行中、**中間軸が折損したため、CPP給油箱が振れ回り**、CPP給油箱の**作動油が漏れ**、投錨した安下庄湾で**CPPが操作不能となり**、運航不能となった。

〈背景要因〉

- ① **中間軸が折損したのは、振動及び経年変化により**、外部からは確認できないところで、**亀裂が進展したこと**によるものと考えられる。
- ② **CPP給油箱が振れ回ったのは、折損した中間軸の振回りが主な要因**であるが、**据付け部ボルト及びナットの強度不足の可能性**も考えられる。

〈関連する情報〉

- ・ CPP給油箱は、中間軸受の機能も有していて、船体に据付けられて固定される構造であった。
- ・ 中間軸がねじり振動した回数は、疲労破壊が発生する可能性のある回数であった。
- ・ 中間軸のフランジ平面には、段付き凹部を通る亀裂が複数認められ、亀裂の一つを開放すると、段付き凹部の平面から亀裂の進展を示す流れ模様が形成されていた。

* 本事故調査報告書は、H30.5.31に公表されました。詳細は、運輸安全委員会のHPでご確認ください。

〈再発防止策〉

- (1) 中間軸に設ける**フランジ端面側中央部の凹部は小さくし、表面の面粗は細かく**することが望ましい。
- (2) CPP給油箱等の据付け部は、定期的に**緩みなどの有無を確認**する。
- (3) 据付け部の**ボルト及びナットの強度を上げる**。

・本船**主機及びCPP操縦装置を製造したB社は**、本件の修理時に、**CPP給油箱据付けボルトのサイズ及び強度を上げた**。

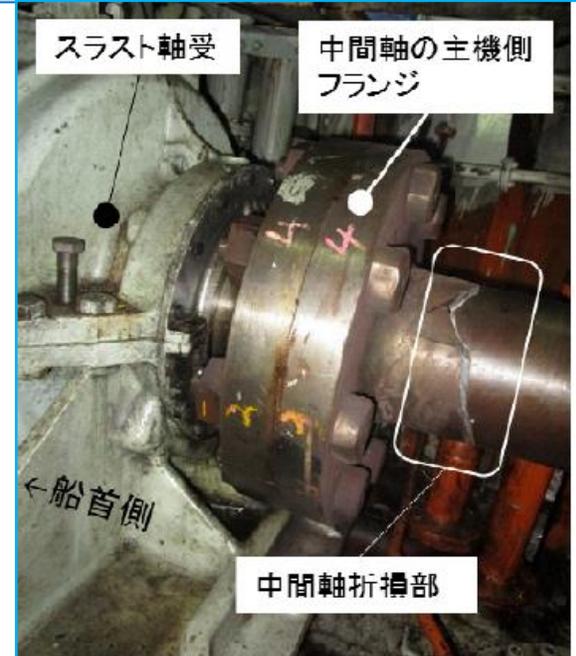


図2 中間軸折損部



図7 中間軸折損部 (軸側)

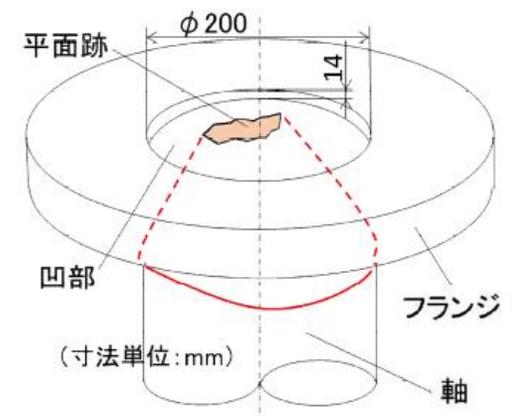


図8 平面跡位置説明図