

# 船舶事故等調査報告書（軽微）

|   |          |     |     |
|---|----------|-----|-----|
| 1 | 船舶事故     | 計   | 36件 |
| 2 | 船舶インシデント | 計   | 7件  |
|   |          | 合 計 | 43件 |

平成25年5月31日

## 船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

### （函館事務所）

- 1 漁船第二十八新生丸漁船北盛丸衝突
- 2 貨物船 SYON 乗揚
- 3 貨物船 JC FAVOR 漁船大安丸衝突
- 4 漁船大月丸衝突（消波ブロック）
- 5 貨物船りゅうおう乗揚
- 6 漁船視龍丸漁船第十五幸漁丸衝突
- 7 漁船第六十六進栄丸漁船第五十八俊洋丸衝突
- 8 貨物船 YUSEY MARU 火災
- 9 貨物船 CHASE 運航不能（機関損傷）

### （仙台事務所）

- 10 漁船第八男鹿丸運航不能（機関損傷）
- 11 漁船第三十五漁盛丸衝突（防波堤）
- 12 遊漁船第一福運丸運航不能（絡索）
- 13 貨物船第五十八正栄丸漁船第二志田丸衝突

### （横浜事務所）

- 14 モーターボート NATUMI 運航不能
- 15 貨物船 FU YU 火災
- 16 モーターボートダフィーダックⅢ乗揚（のり養殖施設）

### （神戸事務所）

- 17 水上オートバイ ULTRA 260X 衝突（ワイヤロープ）
- 18 作業船せんざん衝突（栈橋）
- 19 水上オートバイ Auto Breeze

### 遊泳者負傷

- 20 砂利採取運搬船第二十六中野丸乗揚
- 21 水上オートバイ NISHIKEN 同乗者負傷
- 22 押船第八松陽丸起重機台船第五松陽号乗揚
- 23 貨物船第一稻荷丸衝突（ガントリークレーン）
- 24 砂利運搬船第八実穂丸乗揚
- 25 油送船第三十六光輝丸運航不能（機関損傷）
- 26 液体化学薬品ばら積船第二英華丸衝突（岸壁）
- 27 石材運搬船兼貨物船第47天神丸乗揚
- 28 貨物船第八大運丸乗揚
- 29 貨物船安芸津丸衝突（ドルフィン）
- 30 プレジャーボート CHIEⅢ乗揚（汚濁防止膜）
- 31 石材砂利運搬船第六拾天栄丸乗揚

### （広島事務所）

- 32 漁船第十八光洋丸漁船はるかぜ転覆
- 33 漁船兼吉丸プレジャーボートアクリ衝突
- 34 貨物船 SEA ROSE 漁船栄毅丸衝突
- 35 ヨットフェアウィンド2乗揚
- 36 プレジャーボート浅福丸乗揚

### （門司事務所）

- 37 押船大誠丸バージ大誠丸乗揚

### （長崎事務所）

※下線付き番号はインシデント

- 38 貨物船日徳丸乗揚
- 39 漁船第十八海漁丸運航不能（絡索）  
(那覇事務所)
- 40 旅客船クイーンコーラルプラス運航阻害
- 41 ダイビング船ラメール乗揚
- 42 引船 SALVERITAS 貨物船 NAGA 1 漁船一幸丸衝突
- 43 漁船宮福丸浸水

船舶事故等調査報告書

平成25年4月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|             |   |
|-------------|---|
| 事故等番号       | 2012那第25号   |
| 事故等種類       | 運航阻害  |
| 発生日時        | 平成24年4月27日 17時40分ごろ   |
| 発生場所        | 鹿児島県徳之島町徳之島北東方沖<br>徳之島町所在の金見埼灯台から真方位044°6.8海里付近<br>(概位 北緯27°58.5′ 東経129°03.5′)  |
| 事故等調査の経過    | 平成24年5月31日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報        |   |
| 船種船名、総トン数   | 旅客船 クイーンコーラルプラス、5,910トン   |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 140856、マリックスライン株式会社（船舶管理人）  |
| 乗組員等に関する情報  | 機関長、一級海技士（機関）   |
| 死傷者等        | なし  |
| 損傷          | 右舷機B列カム軸端部のオイルシール損傷   |
| 事故等の経過      | <p>本船は、船長及び機関長ほか22人が乗り組み、沖縄県那覇港と鹿児島県鹿児島市鹿児島港間の5港を巡る定期船として運航しており、平成24年4月27日07時00分那覇港を出港した。</p> <p>機関長は、鹿児島県与論町与論港出港後の機関室の見回り時、右舷機B列カム軸端部のオイルシール部から少量の潤滑油の漏出を認め、様子を見ながら徳之島町亀徳港まで運転した。</p> <p>本船は、乗客184人を乗せ、車両18台を積載し、鹿児島県奄美市名瀬港に向けて亀徳港を出港後、約19ノットの対地速力で徳之島北東方沖を北進中、17時40分ごろ、機関長は、前記の右舷機オイルシール部から多量の潤滑油が漏出したので、通常運転は不可能と判断し、右舷機を停止した。</p> <p>本船は、左舷機のみで航行して名瀬港に入港した。</p> |
| 気象・海象       | <p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>   |
| その他の事項      | <p>本船は、平成20年7月に進水し、平成23年10月に第一種中間検査を受検しており、年間の主機稼働時間は、約4,400時間であった。</p> <p>主機は、V型機関であり、シリンダが左右交互にV字型に配置され、左舷側がA列、右舷側がB列となっていた。</p> <p>本船は、名瀬港に入港後、本船機関部の6人が主機の潤滑油漏出箇所を開放して点検したところ、右舷機B列カム軸端部の軸受ブッシュのメタル上部に約100mmの剝離損傷があり、その剝離片がオイルシ</p>   |

|  |  |
|--|--|
|  | ールに噛み込んでいた。  |
| <b>分析</b><br>乗組員等の関与<br>船体・機関等の関与<br>気象・海象の関与<br>判明した事項の解析 | 不明<br>あり<br>なし<br>本船は、徳之島北東方沖を北進中、右舷機B列カム軸端部の軸受ブッシュのメタル上部に剥離損傷を生じ、剥離片がオイルシールに噛み込んで潤滑油が漏出したことから、右舷機の運転ができなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。<br>軸受ブッシュが剥離した原因を明らかにすることはできなかった。 |
| <b>原因</b>  | 本インシデントは、本船が、徳之島北東方沖を北進中、右舷機B列カム軸端部の軸受ブッシュのメタル上部に剥離損傷を生じ、剥離片がオイルシールに噛み込んで潤滑油が漏出したため、右舷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。   |
| <b>参考</b>  | 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。<br>・定期的に両舷機カム軸端部の点検を行うこと。   |