

## 「機関故障事故の調査について」

監 事 野 村 優

日本船舶機関士協会の会員、賛助会員及び関係者の皆様、新年あけましておめでとうございます。本年も、当協会の諸活動へのご理解とご協力のほど、よろしくお願いいたします。

私が所属している公益財団法人 海難審判・船舶事故調査協会は、平成30年7月で設立50周年を迎えました。所属協会は、旧海難審判庁の活動を側面から支援する組織として昭和43年に設立されて以来、平成25年4月には、組織名を現在に変更し、国の行政機関である海難審判所及び運輸安全委員会の両行政を公益財団法人として補完する事業活動を行っています。

また、平成20年10月、当時の海難審判庁から船員等の懲戒を行う「海難審判所」と国際的な海難事故調査にマッチすべく責任追及から分離した原因究明と再発防止を行う「運輸安全委員会」に組織再編し、両行政機関は、昨年10月で再編後10周年を迎えています。

過去10年間における海難事故発生件数は、全体的に漸減の傾向となっていますが、その中で機関故障事故件数についてみると、発生全件数中、約9～10%を占めています。

私が運輸安全委員会事務局に勤務していた当時、思い出に残った機関故障事故を振り返ってみると、平成22年8月11日、新潟一両津間を結ぶカーフェリーおおさど丸が、佐渡島東方沖で左舷の主機関用の減速機を損傷して運転不能となり、右舷の主機関を運転して、やっと両津港に到着したが、その後、修理のため長期間欠航となった事故です。この事故は、

お盆の帰省客や観光客がどっと来る時期に運休し、乗れなかった乗客は15日までで約1万5千人に上ったものでした。

事務局担当の船舶事故調査官は、適格、かつ多角的に調査を進めた結果、船舶所有者は、関係者が平成12年及び同17年の点検において、軸受の軸受隙間が交換推奨値を超えていたことを認識していたものの、機関部管理者のみに任せて新替えせず、その後、平成21年及び同22年の点検でも出力軸軸受を開放せずに簡易な確認で行われていたことが、事故発生の原因とされました。

本件事故の再発防止策では、船舶所有者、保守整備に関わる事業者は、機関長及び船員等とのコミュニケーションにより情報やノウハウの共有に努め、保守整備に関する技術の向上を図ることが求められています。

以上のように、安全運航の推進には、船舶所有者、メーカー、機関部船員が連携した三位一体となった輸送システムが不可欠です。

そのためには、日本船舶機関士協会が、率先して各船社からの故障情報収集に努め、データベースデータの有効活用を推進して、舶用機関の新技術に対処できる知識、技能の継承及び安全運航に寄与していただくことが肝要であり、貴協会の活動に賛同してもらうため、会員及び賛助会員の増員に関する取り組みについても期待しているところです。

