

船舶事故等調査報告書

平成21年11月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009横第228号	
事故等種類	運航不能（機関損傷）	
発生日時	平成21年7月2日 08時33分ごろ	
発生場所	静岡県沼津市戸田灯台から真方位215° 2.5海里付近 (概位 北緯34° 56.8′ 東経138° 43.7′)	
事故等調査の経過	平成21年9月15日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。	
事実情報	<p>船種船名、総トン数 漁船 ^{みずはち}水八丸、14.84トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 SO2-3576（漁船登録番号）、個人所有</p> <p>乗組員等に関する情報 船長、一級小型船舶操縦士</p>	
死傷者等	なし	
損傷	主機1、3及び4番シリンダのピストン及びシリンダライナ焼付き、2、5及び6番シリンダのシリンダライナ内面に縦傷	
事故等の経過	<p>本船は、船長、船舶所有者のほか2人が乗り組み、操業を終え、戸田港に向けて主機回転数約1,500rpm、約10.5ノットの速力で手動操舵により帰航中、平成21年7月2日08時33分ごろ、主機が異音を発生したことから、すぐにアイドル回転の約600rpmまで減速し、クラッチを切ったが、主機が停止した。主機冷却清水（以下「清水」という。）が過熱しており、主機の使用を断念し、仲間の漁船にえい航されて戸田港に帰港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、うねり 約0.5m</p>	
その他の事項	<p>船舶所有者は、本船を平成19年に購入したが、本インシデントまで主機の開放整備を実施していなかった。</p> <p>船舶所有者は、平成20年11月半ばに、主機潤滑油（以下「オイル」という。）の全量（80ℓ）交換とオイルこし器フィルタの交換を行い、操業1週間ごとに約20ℓの新オイルの補給を行っていた。</p> <p>本船は、主機冷却海水（以下「海水」という。）の排出量の確認を行っていなかった。</p> <p>海水船底吸入口にビニール等が付着し、主機直結冷却海水ポンプ（以下「海水ポンプ」という。）のゴムインペラが破損していた。</p> <p>主機の清水、空気及び潤滑油の各冷却器海水側は、いずれもごみが詰まった状態で、掃除を必要とした。</p> <p>主機清水温度警報装置が、温度センサーの故障により、作動しない状態であることがわかった。</p>	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	あり
	気象・海象の関与	なし
	判明した事項の解析	本船は、船底の海水吸入口にビニール等が付着

		<p>し、海水の流れが遮断されたことから、海水ポンプのゴムインペラが摩擦熱で破損し、オイル及び清水の温度が上昇し、ピストン及びシリンダライナが過熱して焼付きが生じたものと考えられる。</p> <p>本船は、清水温度過高警報装置の作動を確認していなかったものと考えられる。</p> <p>警報装置の作動確認を行い、また、出港前に主機冷却海水の排水状況を確認するよう習慣付けていれば、本インシデントの発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>
原因		<p>本インシデントは、本船が戸田港沖を航行中、主機冷却海水ポンプのゴムインペラが破損したため、海水が途切れ、清水及びオイルの温度が上昇していることに気付かないまま主機の運転が続けられ、ピストン等が焼損したことにより発生したものと考えられる。</p>
備考		<p>本インシデント後、船舶所有者は、主機清水温度過高警報装置が確実に作動するよう、温度センサーの交換を含め、開放整備を行った。</p>