船舶事故等調査報告書

平成21年5月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2008門第16号	
事故等名	押船新東明丸運航阻害	
発生年月日時刻	平成20年5月11日12時30分ごろ	
発生場所	大分県津久見市長目地先所在の楠屋埼灯台から166° 約1,600m （北緯33° 06.64′ 、東経131° 55.11′ 付近）	
事故等調査の経過	調査の概要：平成20年10月1日門司・地方事故調査官が海難報告書を入手、8月20日、9月19日、12月19日、平成21年1月23日、3月5日船舶借入人、機関長、本船修理業者及び主機製造業者から修理請求書、検定協会の検査報告書、主機製造業者作成のクランクピン焼損についての報告書並びに平成19年7月合入渠工事時の落成見積書及び検査日誌等を入手、平成20年9月19日、12月18日、平成21年1月20日、22日、26日、3月5日口述聴取 原因関係者からの意見聴取：意見なし	
事実情報 船種・船名・総トン数 船舶番号（IMO 番号） 船舶所有者等	 押船 新東明丸 199トン 127994 東ソー物流株式会社（船舶借入人：コーウン・マリン株式会社） ディーゼル2基（合計2,353kW）	
船種・船名・総トン数 船舶番号（IMO 番号） 船舶所有者等		
乗組員等に関する情報	機関長 三級海技士（機関）	
負傷者	なし	
損傷	右舷主機のクランクピン及び同軸受に焼損並びにピストン及びシリンダライナに擦過痕等	
事故等の経過	本船は、機関長ほか5人が乗り組み、空バージを押して主機回転数930rpm ほどで大分県津久見市津久見港向け航行していた。 本船は、機関長が入港準備のために主機燃料油をC重油からA重油に切り替えたところ、右舷主機の排気温度が高くなったので回転数を毎分800ほどまでに下げたが、平成20年5月11日12時30分ごろ、右舷主機が潤滑油圧力低下により危急停止した。 その後、本船は、左舷主機のみで運航を続け、翌12日ドックに入渠した。	
分析	気象・海象の関与	なし
	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	あり
	判明した事項の解析	以下の事項により、本船の右舷主機のクランクピンに残存したカムウェアー（潤滑油穴付近に生じる段付き磨耗）が進行し、クランクピン軸受が損傷した可能性があると考えられる。 ① 本事故数日前に行われた潤滑油こし器の清掃作業において異物等の混入が認められていないこと ② 平成19年7月の定期修理（以下、「定期修理」という。）時に

		潤滑油が新替されており、その後の管理状態にも問題がないこと ③ 主機潤滑油ポンプに異常が認められていないこと ④ 損傷がクランクピン軸受部に集中していること ⑤ 右舷主機で焼損に至らなかったクランクピンのカムウェアー特有の変色が見られること ⑥ 左舷主機のクランクピンにカムウェアーが認められたこと
原因	本インシデントは、右舷主機のクランクピンにカムウェアーが残存していたため、磨耗が進行してクランクピン軸受が焼損したことにより発生した可能性があると考えられる。 クランクピンにカムウェアーが残存していたのは、定期修理時におけるカムウエアー修正作業後の確認が適切に行われなかったことによる可能性があると考えられる。	
その他の事項	主機製造業者は、カムウェアーに関する情報を発出して注意喚起を求めていることから、カムウェアーの修正作業に立会う際には、自らも修正後にカムウェアーの有無を確認することが望ましい。	