

## 船舶インシデント調査報告書

平成21年12月24日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 山本 哲 也  
 委員 根本 美 奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成20年10月1日 10時30分ごろ
発生場所	北海道天売島の北西方沖約11海里 （概位 北緯44°32′ 東経141°06′）
インシデント調査の経過	平成20年11月12日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第三開運丸、160トン 132871、小樽機船漁業協同組合 38.36m×7.60m×4.61m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成6年7月14日
乗組員等に関する情報	機関長 男性 58歳 四級海技士（機関） 免許年月日 昭和52年4月28日 免状交付年月日 平成20年7月15日 免状有効期間満了日 平成26年5月10日
死傷者等	なし
損傷	主機4番主軸受メタル損傷、クランク軸3番及び4番ジャーナル部損傷
インシデントの経過	本船は、平成20年9月30日22時15分ごろ、船長、機関長ほか15人が乗り組んで北海道小樽市小樽港を出港し、沖合底曳網漁の目的で、天売島北西方沖の漁場に至って揚網中、10月1日10時00分ごろ、主機の潤滑油圧力低下警報装置が作動した。機関長は、直ちに予備潤滑油ポンプを運転して潤滑油こし器を切り替え、潤滑油圧力を上昇させて主機の運転を継続した。揚網終了後、機関長は、主機を停止して機関整備会社に連絡し、助言に従って主機の点検を行ったところ、こし器から主軸受メタル片が発見されたため、10時30分ごろ主機の運転不能と判断し、本船は、僚船にえい航されて小樽港に帰港した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北、風力 2 海象：平穏
その他の事項	帰港後、主機を開放した結果、クランク軸の3番及び4番ジャーナル部に損傷が認められ、また、台板の4番主軸受ハウジングが変形し、主軸受メタルは、台板の主軸受ハウジングとの密着力が不足して連れ回った痕跡がその外周に認められた。4番以外の主軸受メタルにおいても、密着力の不足が認められた。 平成20年8月に行われた定期検査において、主機の主軸受が開放され

	<p>たが、密着力の点検は行われなかった。</p> <p>主軸受メタルは、主機製造会社が推奨する耐用運転時間を超過して使用されていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>主機の4番主軸受メタルの張力が減少し、主軸受メタルと台板の主軸受ハウジングとの間で密着力が不足して連れ回り、潤滑油穴が塞がれて潤滑が阻害され、軸受メタルの焼損に至ったものと考えられる。</p> <p>主軸受メタルが、主機製造会社が推奨する耐用運転時間を超過して使用されたことから、経年劣化により、主軸受メタルの張力が減少して密着力が不足したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、主機の4番主軸受メタルが、耐用運転時間を超過して使用されたため、本船が天売島の北西方沖において操業中、密着力が減少して連れ回り、潤滑油穴が塞がれて潤滑が阻害されたことにより発生したものと考えられる。</p>	