

## 船舶インシデント調査報告書

平成22年6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21年11月19日 22時00分ごろ
発生場所	北海道函館港南方沖2海里付近 （概位 北緯41°43′ 東経140°44′）
インシデント調査の経過	平成21年12月6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	砂利運搬船 <sup>ふくこう</sup> 福興丸、496トン 136392、御前崎海運株式会社 72.40m×13.00m×7.39m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成10年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年2月13日 免状交付年月日 平成21年5月27日 免状有効期間満了日 平成26年12月3日 機関長 男性 55歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成18年3月22日 免状交付年月日 平成20年12月16日 免状有効期間満了日 平成23年3月21日
死傷者等	なし
損傷	主機2番主軸受メタル、2番シリンダのシリンダライナ及びピストン等損傷
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、函館港を出港し、函館港南方沖を航行中、平成21年11月19日22時00分ごろ、主機が異常音を発した。 機関長は、直ちに主機を停止して点検を行ったが、異常が発見されなかったため再始動したところ、潤滑油の圧力が低下して自動停止した。 船長が救援を依頼し、本船は、来援した函館市の造船所（以下「本件修理ドック」という。）の引船にえい航されて同造船所の岸壁に接舷した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北～北西、風速 約12～14m/s 海象：波高 約1.5m
その他の事項	本インシデント後、本件修理ドックにおいて、主機が開放された結果、潤滑油主管から2番主軸受への枝管にウエスがあり、油路を閉塞している

	<p>のが発見された。</p> <p>本船は、平成20年3月に長崎県の造船所で定期検査が行われ、主機のピストン抜き、主軸受メタル及びクランクピンメタルが新替えされた。</p> <p>船舶所有者は、平成20年6月に本船を購入した。</p> <p>購入後の主機運転時間は、1ヶ月当たり約200時間で、潤滑油補給量は、1ヶ月当たり700～900リットルであった。</p> <p>潤滑油こし器は、約2ヶ月ごとに掃除されており、本インシデント前に掃除が行われたのは、平成21年11月15日であった。</p> <p>潤滑油は、潤滑油タンクから潤滑油吸入こし器を経て潤滑油ポンプに吸引され、潤滑油冷却器、潤滑油こし器を順に通って潤滑油主管に入り、さらに枝管に分岐して各シリンダの軸受等を潤滑するようになっていた。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>なし</p> <p>本船は、函館港南方沖を航行中、主機主軸受系統の潤滑油枝管をウエスが閉塞して潤滑油の供給が途絶え、2番主軸受、2番ピストン及びシリンダライナ等が焼き付いた可能性があると考えられる。</p> <p>本インシデントの4日前に潤滑油こし器を掃除した際、取り残されたウエスが2番主軸受系統の潤滑油枝管に入り込んだ可能性があると考えられるが、明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、函館港南方沖を航行中、ウエスで潤滑油枝管の油路が閉塞されて潤滑油が途絶えたため、2番主軸受、2番ピストン及びシリンダライナが焼き付いたことにより発生した可能性があると考えられる。</p>	