

船舶インシデント調査報告書

平成22年9月16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10月20日 19時00分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市勝本港北方沖 長崎県壱岐市若宮灯台から真方位006°14.8海里付近 (概位 北緯34°06.4′ 東経129°43.0′)
インシデント調査の経過	平成22年1月8日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 ^{てんりゅう} 天竜丸、19トン NS2-15679（漁船登録番号）、個人所有 23.80m×3.82m×1.65m、FRP ディーゼル機関、447kW（連続最大）、昭和63年11月18日
乗組員等に関する情報	船長 男性 41歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成3年5月23日 免許証交付日 平成18年4月6日 (平成23年5月22日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	主機のピストン及びシリンダライナが焼損、冷却海水ポンプの軸受が破損、インペラが損傷
インシデントの経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、平成21年10月20日19時00分ごろ、勝本港北方沖で操業中、主機のオイルミスト抜き管から白煙が出始め、主機の冷却清水温度上昇及び潤滑油圧力低下の警報が作動したため、主機を停止して救援を依頼した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約1～2m、視界 良好 海象：波高 約1m
その他の事項	主機の冷却海水ポンプ（以下「海水ポンプ」という。）は、主機の駆動軸から直接歯車を介して駆動されていた。 海水ポンプのインペラは、約2ヶ月前に交換されていた。 機関製造業者の内部基準によると、海水ポンプの軸受の交換限度は、約2万時間であった。 海水ポンプの軸受は、平成13年1月に主機を換装してから、約3万時間使用されていた。 主機の潤滑油は、2ヶ月ごとに全量交換（約110ℓ）されていたほか、1ヶ月に約20ℓが補給されていた。また、潤滑油のカートリッジ

	<p>式こし器は3ヶ月ごとに交換されていた。</p> <p>船長は、主機の燃料油量及び潤滑油量の確認を3日に1回行っており、3日前に点検を行った際には異常を認めなかった。</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>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、勝本港北方沖で操業中、海水ポンプの軸受が経年使用で破損してインペラが損傷したため、主機の冷却が阻害されたことにより、主機が焼損したものと考えられる。</p> <p>海水ポンプの軸受は、交換限度を超えて使用されていたことから、経年使用により破損したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が勝本港北方沖で操業中、海水ポンプの軸受が経年使用で破損してインペラが損傷したため、主機の冷却が阻害され、主機が焼損したことにより発生したものと考えられる。</p>	