

船舶事故等調査報告書

平成21年12月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009横第249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 19時00分ごろ	
発生場所	三重県米島 ^{こめしま} 灯台から真方位163° 2.37海里付近 (概位 北緯34° 03.0′ 東経136° 25.0′)	
事故等調査の経過	平成21年10月5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）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	漁船 第27 ^{ちようきゆう} 長久丸、19トン	
船舶番号、船舶所有者等	ME2-5230（漁船登録番号）、長久水産有限会社	
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士	
死傷者等	なし	
損傷	主機の直結潤滑油ポンプ（以下「潤滑油ポンプ」という。）駆動軸折損、3番及び5番主軸受メタル焼損及び全クランクピン軸受メタル摩耗	
事故等の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、平成21年7月2日17時30分ごろ、三重県南伊勢町奈屋浦港を出航し、漁場へ向け航行中の19時00分ごろ、潤滑油圧力低下警報（約1.0kg/cm ² 設定）に続いて主機が停止し、その後は再始動できなくなったことから、仲間の漁船にえい航されて奈屋浦港に戻った。	
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 1、視界 良好 海象：平穏	
その他の事項	船舶所有者は、定期的な機関の開放整備を実施していなかった。 整備業者が、主機を開放点検したところ、前記の損傷のほか、ギアケース内の冷却海水ポンプ及び燃料ポンプの各駆動歯車並びに中間歯車の各軸受ボールベアリングの摩耗が進行し、がたつきが大きくなっていた。 主機には潤滑油圧力低下に対する危急停止装置が装備されていなかった。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり あり なし 船舶所有者は、主機の定期的な開放整備を行っていなかったものと考えられる。 主機は、潤滑油ポンプの駆動軸が折損し、主機各部への潤滑油の供給が断られたことにより、主機各部の潤滑が阻害されて焼損したものと考えられる。 潤滑油ポンプの駆動軸は、ギアケース内の直結ポンプ駆動歯車及び中間歯車の軸受ボールベアリングの摩耗が進行し、がたつきが大きくなったことから、ポンプ歯車が、ポンプケーシングに接触

	して折損した可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、主機の定期的な開放整備が行われていなかったため、本船が米島南方沖を航行中、潤滑油ポンプの駆動軸が折損し、潤滑油の供給が途絶えて主機の主軸受等が焼損したことにより発生したものと考えられる。
備考	船舶所有者は、本インシデント後、主機に潤滑油圧力低下で停止する危急停止装置を新設し、潤滑油圧力低下警報（約 1.0 kg/cm ² ）と同時に主機が停止するようにした。