

## 船舶事故等調査報告書

平成22年11月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009仙第107号	
事故等種類	運航不能（機関損傷）	
発生日時	平成21年9月14日 08時20分ごろ	
発生場所	青森県八戸市八戸港東方沖 鮫角灯台から真方位088° 19.5海里付近 （概位 北緯40° 33′ 東経142° 00′）	
事故等調査の経過	平成21年10月15日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第拾壹 <sup>しょうしん</sup> 正進丸、149トン	
船舶番号、船舶所有者等	130856、株式会社丸吉	
乗組員等に関する情報	機関長、五級海技士（機関）	
死傷者等	なし	
損傷	主機4番シリンダのピストン及びライナーが損傷、連接棒が曲損、クランクピンが焼損	
事故等の経過	本船は、船長及び機関長ほか13人が乗り組み、八戸港東方沖で沖合底引き網の操業中、平成21年9月14日08時20分ごろ、主機が、潤滑油圧力低下警報を発したので停止し、自力航行不能と判断し、僚船にえい航されて八戸港に帰航した。	
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3	
その他の事項	<p>9月16日主機関製造メーカーによる点検が行われ、クランクピンに偏摩耗及び段付摩耗があり、クランク軸新替を推奨された。</p> <p>本船は、主機4番シリンダのピストン、ライナー及び連接棒を新替し、クランク軸は応急的な修理を施して操業を開始したが、9月28日再び、操業中に主機が潤滑油圧力低下警報を発したので停止した。えい航されて帰航後、主機の解放点検を行い、4番シリンダに同様な損傷が確認された。</p> <p>12月22日主機関製造メーカーによる点検の結果、連接棒大端部の変形量が許容値を超えていた。クランクピンメタルの使用時間が交換時間を超えていた。</p>	
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	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、八戸港東方沖で操業中、主機4番シリンダのクランクピンが焼損したため、主機が運転不能となったものと考えられる。</p> <p>主機4番シリンダのクランクピンは、段付摩耗が発生して進行したため、クランクピンメタルと金属接触するようになり過熱焼損した可能性があると考えられる。</p> <p>主機クランクピンは、段付摩耗が発生すると、</p>

		クランクピンメタルが焼損するおそれがあるので、定期的に点検して初期の段階で修正する必要がある。
原因	本インシデントは、本船が八戸港東方沖で操業中、主機4番シリンダのクランクピンが焼損したため、主機が運転不能となったことにより発生したものと考えられる。	