

船舶インシデント調査報告書

平成23年3月31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 石川 敏 行

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成22年5月9日 17時00分ごろ
発生場所	福井県越前町越前岬沖 越前岬灯台から真方位315° 10.0海里（M）付近 （概位 北緯36° 05.8′ 東経135° 49.2′）
インシデント調査の経過	平成22年7月5日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 ^{たいざん} 泰山丸、14トン FK2-2185（漁船登録番号）、個人所有 15.45m（Lr）×3.93m×1.75m、FRP ディーゼル機関、478kW、昭和52年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 30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14年8月23日 免許証交付日 平成19年2月5日 （平成24年8月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機クランク軸及び全シリンダのクランクピン軸受メタル焼損
インシデントの経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、主機の毎分回転数を約1,600とし、速力約10ノットで越前岬北西方沖を南東進中、平成22年5月9日17時00分ごろ、越前岬灯台から真方位315° 10M付近において、主機が、大きな異音を発するようになったので停止した。 本船は、主機の再始動を試みたが運転できず、自力での航行を断念して僚船にえい航を依頼し、18時15分ごろ、越前町越前漁港に帰港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 4 海象：風がやや強く、波も少しあった
その他の事項	主機の運転や整備については、次のような状況であった。 ① 運転時間は、年間約2,000～2,500時間であった。 ② クランクピン軸受メタルは、約4～5年前に開放点検及び新替されていた。 ③ 潤滑油は、2か月ごとに新替されていた。 本インシデント後、主機は、開放点検の結果、次のことが判明した。 ① 2番シリンダのクランクピン軸受メタルが異常摩耗し、クランク軸も焼損していた。

	<p>② 同メタルは、下半分が溶損して焼失していた。</p> <p>③ 他シリンダの全クランクピン軸受メタル及びクランク軸も焼損していた。</p>	
分析	<p>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>	<p>なし あり なし</p> <p>本船は、越前岬北西方沖を南東進中、主機2番シリンダのクランクピン軸受メタルが異常摩耗して焼損したものと考えられる。</p> <p>主機は、他シリンダの全クランクピン軸受メタル及びクランク軸も焼損したものと考えられる。</p> <p>主機は、2番シリンダのクランクピン軸受メタルが異常摩耗して金属粉が潤滑油こし器に付着し、潤滑油の圧力が適切に維持されないまま運転が続けられ、他シリンダのクランクピン軸受メタル及びクランク軸が焼損した可能性があると考えられる。</p> <p>主機のクランクピン軸受メタルは、約4～5年前に開放点検及び新替され、また、潤滑油は、約2か月ごとに新替されており、2番シリンダのクランクピン軸受メタルが異常摩耗した要因を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、越前岬北西方沖を南東進中、主機2番シリンダのクランクピン軸受メタルが異常摩耗して焼損したため、主機の運転が継続できなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>	