

船舶インシデント調査報告書

平成23年4月14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 02時20分ごろ
発生場所	静岡県焼津市焼津港内 焼津港小川外港東防波堤東灯台から真方位088° 720m付近 （概位 北緯34° 51.1′ 東経138° 20.2′）
インシデント調査の経過	平成22年10月14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）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 第八いけす丸、39.98トン 119930、株式会社いけす丸 20.47m (Lr) × 5.91m × 1.90m、FRP ディーゼル機関、441kW、昭和53年8月
乗組員等に関する情報	機関長 男性 66歳 六級海技士（機関） 免許年月日 昭和39年3月13日 免状交付年月日 平成21年10月5日 免状有効期間満了日 平成27年3月18日
死傷者等	なし
損傷	主機の主軸受メタル及びクランク軸受メタルが異常摩耗、1番及び4番シリンダライナ並びにピストンに縦傷
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか14人が乗り組み、焼津港南東方沖において操業中、漁労機器用油圧ポンプを駆動していた主機が停止した。 本船は、機関員が機関室に赴き、主機のクランクケース内の潤滑油量を検油棒で確認したところ、検油棒では測れないほどの低油量であったことから、潤滑油を約100ℓ補給し、主機を再始動した。 本船は、操業を終えたのち、主機の潤滑油圧力が通常値より低い状態で運航され、平成22年5月9日04時30分ごろ、焼津港内で主機のクラッチを中立にしたところ、主機が再び停止した。 本船は、僚船にえい航されて着岸した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2 海象：穏やか
その他の事項	主機は、定期的に消費した潤滑油を補給する必要があったが、機関長は、潤滑油の管理を機関員に任せ、潤滑油の補給状況等を把握していなかった。 本インシデントの発生時、主機の潤滑油圧力低下警報装置は、作動しな

	<p>かった。</p> <p>主機の潤滑油圧力は、運転中、0.4～0.45MPaを保つように機関取扱説明書に書かれていたが、本船ではふだんから0.3MPa以下の圧力で運転されており、本インシデントの発生前に焼津港に戻る際には0.25MPaであった。</p> <p>本インシデント後、主機を精査した結果、次のことが確認された。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 潤滑油こし器に金属粉が付着していた。 (2) 全ての主軸受メタル及びクランク軸受メタルが異常摩耗してケルメット層が露出していた。 (3) 1番及び4番シリンダライナとピストンに縦傷が生じていた。 (4) 潤滑油ポンプケーシング、潤滑油冷却器出入口など配管の数箇所に潤滑油漏れが見つかった。 (5) 潤滑油の性状は、鉄分が多いことを除いて規格を満たしていた。 (6) 主機の潤滑油圧力低下警報装置は、正常に作動することが確認された。 	
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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、焼津港内において主機のクラッチを中立にした際、主機が、潤滑油不足の状態です長時間運転されていたため、潤滑が阻害され、主軸受等が異常摩耗等したことにより停止したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関長が乗組員を指導して適切な主機の潤滑油管理を行っていたら、本インシデントの発生を防止できた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、主機の潤滑油圧力低下警報装置のスイッチが切られていたことから、同装置が作動しなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が焼津港内において主機のクラッチを中立にした際、主機が、潤滑油不足の状態です長時間運転されていたため、潤滑が阻害され、主軸受等が異常摩耗等して主機が停止したことにより発生したものと考えられる。</p>	