

船舶インシデント調査報告書

平成23年12月1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 庄 司 邦 昭
 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10月8日 04時00分ごろ
発生場所	石川県志賀町海士埼沖 志賀町所在の海士埼灯台から真方位279° 25海里付近 （概位 北緯37° 12.3′ 東経136° 9.6′）
インシデント調査の経過	平成23年2月7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 住吉丸、13トン IK2-5601（漁船登録番号）、個人所有 16.69m×4.15m×1.45m、FRP ディーゼル機関、589kW、平成12年7月13日
乗組員等に関する情報	船長 男性 64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 昭和52年11月11日 免許証交付日 平成19年7月30日 （平成25年4月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機クランク軸折損、主軸受メタル焼損
インシデントの経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、海士埼西方沖の漁場において操業中、平成22年10月8日04時00分ごろ、船体が異常に振動し、主機から異音が生じた。 船長は、主機を停止して点検したところ、クランク軸が折損しているのを認め、僚船にえい航を依頼した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1 海象：波高 約0.5m、うねり 約0.5m
その他の事項	本船は、平成19年6月に主機を新替えし、本インシデントまでの運転時間は約11,740時間であった。 本船は、平成22年8月に修理業者が主機の開放整備を行い、ピストンリング、クランクピンメタル、潤滑油、オイルフィルタなどを交換していた。 本船は、主機を開放整備した際、クランクピンメタルの油穴周囲にオーバーレイの剥離があったが異常摩耗はなく、メインメタルの開放点検を行わなかった。また、開放整備後の海上試運転で異常は認められなかった。 主機の取扱説明書には、主機の潤滑油及びオイルフィルタを運転時間250時間ごとに交換するように記載されていたが、本船は、1か月の運転

	<p>時間が約400時間のところ、約3か月ごとに交換していた。</p> <p>本船は、これまで潤滑不良による問題は生じていなかった。</p> <p>本船は、本インシデント直前まで主機潤滑油圧力は約5kgf/cm²を示しており、潤滑油圧力低下警報又はオイルフィルタ目詰まり警報のいずれも作動せず、また、異音などの前兆もなかった。</p> <p>本船主機は、クランク軸破面にビーチマーク模様が認められ、起点部付近に疲労破面の特徴であるストライエーション模様が認められたが、主軸受メタルの寸法計測及びクランク軸の材料試験では、異常は認められなかった。</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、海士埼西方沖の漁場において操業中、主機クランク軸が疲労破壊により折損したことから、主機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられるが、クランク軸が疲労破壊により折損した経緯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、夜間、本船が、海士埼西方沖の漁場において操業中、主機クランク軸が折損したため、主機の運転が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>	