

船舶インシデント調査報告書

平成24年10月25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 根 本 美 奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成24年6月8日 05時20分ごろ
発生場所	長崎県平戸市平戸島西方沖 平戸市所在の早福港沖防波堤北灯台から真方位302° 2,400m付近 (概位 北緯33° 14.4′ 東経129° 21.6′)
インシデント調査の経過	平成24年8月2日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第二十三大栄丸、138トン NS1-991（漁船登録番号）、大栄水産株式会社 43.00m×7.60m×3.05m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和61年2月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 33歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成14年4月3日 免状交付年月日 平成24年2月9日 免状有効期間満了日 平成29年4月2日 機関長 男性 28歳 四級海技士（機関）（履歴限定、機関限定） 免許年月日 平成19年3月26日 免状交付年月日 平成24年2月9日 免状有効期間満了日 平成29年3月25日
死傷者等	なし
損傷	主機1番シリンダのピストン及びシリンダライナの焼付き、シリンダライナリング焼損
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか19人が乗り組み、平成24年6月2日平戸市館浦漁港に帰港した。 本船は、機関部乗組員が船内で応急修理をした‘主機潤滑油主管’（以下「主管」という。）を3日に取り外して機関整備会社にカラーチェックによる亀裂点検及び修理を依頼した。 本船は、主機潤滑油系統へのごみ侵入防止のため、主管から7個の

	<p>主軸受に枝分かれして潤滑油が流入する主機側の各入口枝管にウエスを詰めていた。</p> <p>本船は、機関部乗組員が5日に機関整備会社が修理した主管を受け取り、主管を主機に取り付けて復旧した。機関部乗組員は、主管を復旧する際、入口枝管のウエスを全て取り除いたと思っていた。</p> <p>本船は、8日04時30分ごろ館浦漁港を出港し、主機を回転数毎分（rpm）約500として約40分間航行したのち、航海速力の約560rpmまで増速したが、05時20分ごろ機関長が、機関音の異常に気づき、機関室内に白煙が充満していたので、主機を停止した。</p> <p>機関長は、主機を点検したところ、ターニングができず、1番シリンダのジャケット部からクランク室への漏水を認めたので、救助を依頼し、本船は、来援した僚船にえい航されて長崎県長崎市長崎港に入港し、修理のために造船所へ入渠した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視程 約3海里</p> <p>海象：波高 約1.5m</p>
その他の事項	<p>本船は、本インシデント後、1番主軸受の入口枝管にウエス1枚が詰まっているのが発見された。</p> <p>主機の潤滑油は、クランク室油受から直結潤滑油ポンプで吸入、加圧され、主管から各入口枝管、主軸受、クランク軸及び連接棒を経てピストンに至り、一部がピストンからシリンダライナ（以下「ライナ」という。）内面に注油されて燃焼して消費されるが、大部分がクランク室油受に戻って循環するようになっていた。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、館浦漁港から漁場に向けて航行中、同漁港停泊中に主管を修理した際、1番主軸受の入口枝管にウエスが残った状態で主機が復旧されたことから、増速による主機の熱負荷の増大に伴い、1番シリンダの潤滑油供給量がウエスにより不足し、ピストン及びライナが過熱して焼き付き、主機の運転ができなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、館浦漁港から漁場へ向けて航行中、同漁港停泊中に主管を修理した際、1番主軸受の入口枝管にウエスが残った状態で主機が復旧されたため、増速による主機の熱負荷の増大に伴い、1番シリンダの潤滑油供給量がウエスにより不足し、ピストン及びライナが過熱して焼き付き、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>

参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none">・ 機関を開放整備する際、ウエス等の異物の有無を点検して復旧すること。
-----------	--