

船舶インシデント調査報告書

平成25年11月28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12月21日 03時00分ごろ
発生場所	長崎県西海市大瀬戸沖
インシデント調査の経過	平成25年8月19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）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58成 ^{せいらう} 漁丸、19.29トン NS2-9978（漁船登録番号）、個人所有 14.51m (Lr) × 3.50m × 1.50m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和55年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 38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10年1月9日 免許証交付日 平成24年4月16日 （平成30年1月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機のクランク軸、全シリンダのピストン及びシリンダライナが焼付き
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、大瀬戸沖で操業中、平成24年12月21日03時00分ごろ、機関室から異音がして主機が停止した後、主機が始動できなくなり、僚船にえい航されて長崎県長崎市長崎港に帰った。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1m
その他の事項	主機では、主機油受（以下「油受」という。）の潤滑油（標準約40ℓ）が、主機直結潤滑油ポンプにより、吸引及び加圧され、主機の各部の潤滑及び冷却を行って油受に戻り、また、一部が分岐して過給機の軸受を潤滑し、過給機潤滑油出口から油受に戻る配管（以下「戻り油管」という。）を通り、油受に戻ってそれぞれ循環するようになっていた。 戻り油管は、呼び径25Aの鋼管であり、過給機側（長さ約500mm）の曲管、油受側（長さ約150mm）の直管及び両管の約50mmの

	<p>隙間をつなぐゴムホース（外径約40mm、長さ約100mm）（以下「本件ホース」という。）で構成され、本件ホースの両端が金属製ホースバンドで締め付けられていた。</p> <p>主機は、本インシデント後、油受側のホースバンド（以下「本件金具」という。）が腐食によって切損したこと、本件ホースが油受側の戻り油管から外れていたこと、過給機からの潤滑油が外部に漏えいして必要な潤滑油量が油受から失われていたことなどが、機関修理業者によって確認された。</p> <p>主機は、修理費用等を考慮し、中古機関に換装された。</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	不明 あり なし <p>本船は、大瀬戸沖で操業中、本件金具が切損し、本件ホースが油受側の戻り油管から外れ、過給機からの潤滑油が外部に漏えいして油受に戻らず、主機の各部で潤滑油が不足する状況になったことから、クランク軸等が焼き付き、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、大瀬戸沖で操業中、本件金具が切損し、本件ホースが油受側の戻り油管から外れ、過給機からの潤滑油が外部に漏えいして油受に戻らず、主機の各部で潤滑油が不足する状況になったため、クランク軸等が焼き付き、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	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホースバンド類は、長期間使用すれば、腐食し、切損する虞があり、ゴムホース類も、材質が硬化し、もろくなって亀裂等を生じる虞があるので、それぞれ適宜に点検を行い、適切に交換すること。