

船舶インシデント調査報告書

平成25年3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 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5月30日 11時00分ごろ
発生場所	山口県萩市見島北方沖 見島北灯台から真方位351°46.6海里付近 （概位 北緯35°35.3′ 東経130°58.7′）
インシデント調査の経過	平成24年9月11日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第二 ^{かいこう} 海幸丸、33トン YG2-8012（漁船登録番号）、有限会社岡本水産 19.98m（Lr）×4.26m×1.78m、FRP ディーゼル機関、558kW、昭和59年11月27日
乗組員等に関する情報	機関長 男性 37歳 五級海技士（機関）（履歴限定）（機関限定） 免許年月日 平成11年8月23日 免状交付年月日 平成20年7月16日 免状有効期間満了日 平成25年7月15日
死傷者等	なし
損傷	主機の主軸受、クランクピン軸受、クランク軸、シリンダライナ等に焼損
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、見島北方沖を約6ノットの速力で航行中、平成24年5月30日11時00分ごろ主機が停止した。 甲板ではえ縄の巻揚げ作業の準備をしていた機関長は、機関室に急行し、潤滑油量が正常であることを確認したのち、主機の再始動を試みたが始動しなかった。 本船は、近くで操業中の漁船に救援を依頼し、来援した同漁船によってえい航され、萩市大井漁港に入港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：うねり 波高約1m
その他の事項	主機は、本インシデント後に点検したところ、潤滑油フィルタ（以下「フィルタ」という。）のエレメントが、カーボン等で目詰まりし

	<p>て変形していた。</p> <p>フィルタは、入口と出口の潤滑油圧力の差が目詰まり等により2.5 MPa 以上になると逃がし弁が開弁し、潤滑油がフィルタをバイパスして主機各部へ供給される仕組みになっていた。</p> <p>主機取扱説明書には、潤滑油及びフィルタの交換を250時間ごとに行うよう記載されていた。</p> <p>主機の運転時間は、月に約150時間であった。</p> <p>機関長は、主機潤滑油の交換を約4か月ごとに、フィルタの交換を約8か月ごとにそれぞれ機関整備業者に行わせていた。</p> <p>主機取扱説明書は、本船を購入した平成16年9月当時から船内になく、機関長は潤滑油及びフィルタの正規の交換周期を知らなかった。</p>
<p>分析</p> <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、見島北方沖を航行中、主機潤滑油がフィルタをバイパスして濾過されない状態で各部に供給されていたことから、汚損した潤滑油により主軸受等の潤滑が阻害され、同軸受等が焼損して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。</p> <p>主機は、潤滑油及びフィルタが交換限度を超えて使用されていたことから、汚損した潤滑油によりフィルタのエレメントが目詰まりして逃がし弁が開弁し、濾過されない潤滑油がフィルタをバイパスして各部へ供給されていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、見島北方沖を航行中、主機潤滑油がフィルタをバイパスして濾過されない状態で各部に供給されていたため、汚損した潤滑油により主軸受等の潤滑が阻害され、同軸受等が焼損して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>
<p>参考</p>	<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"> ・ 主機の潤滑油及びフィルタの交換は、取扱説明書に記載された交換周期を遵守し、潤滑油の性状管理を適切に行うこと。 ・ 主機取扱説明書が手元に無い場合には、機関製造会社代理店等から取り寄せることが望まれる。