

船舶事故等調査報告書

平成25年3月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|--|
| 事故等番号 | 2012那第33号 |
| 事故等種類 | 運航阻害 |
| 発生日時 | 平成24年4月29日 14時00分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県喜界町喜界島東方沖 喜界町所在のトンビ埼灯台から真方位080° 160海里付近 (概位 北緯28°48.0′ 東経133°01.0′) |
| 事故等調査の経過 | 平成24年5月31日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 | 漁船 第五海星丸、19トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | KN2-1744（漁船登録番号）、シリウスオーシャン株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 機関長、六級海技士（機関） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 過給機損傷 |
| 事故等の経過 | <p>本船は、船長及び機関長ほか7人が乗り組み、喜界島東方沖でまぐろ延縄漁の操業中、平成24年4月29日14時00分ごろ、機関長が、機関室より出ている火花及び黒煙を認め、主機の回転数を下げた。</p> <p>機関長は、機関室で確認したところ、主機過給機出口の排気管の盲プラグが抜け落ち、過給機タービンハウジングが赤熱状態であったが、投入した延縄を回収する必要があり、盲プラグを復旧し、主機の回転数を下げて操業を続行した。</p> <p>機関長は、操業終了後、主機を停止して過給機内部を点検したところ、吸気側及び排気側における大量の煤の付着を発見し、過給機の吸気口及びサイレンサー部分のフィルターを新替えるなどの応急処置を施して主機の試運転を行ったが、高速で運転すると過給機が赤熱状態に陥ったため、操業の続行は不能と判断した。</p> <p>本船は、操業を断念し、低速で鹿児島県鹿児島市鹿児島港に帰港した。</p> |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| その他の事項 | <p>本船は、本インシデント発生の数日前、過給機出口排気管の盲プラグが抜け落ちて機関室に排気ガスが充満する事態が発生し、その際、同プラグを手作業で締め直していた。</p> <p>本船は、帰港後、過給機、インタークーラー、排気管等を取り外して点検した結果、煤によるインタークーラー、過給機及び排気管の汚</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>損、過給機ケーシングの高温による損傷等が判明し、各部の洗浄及び損傷部品の交換を行った。</p> <p>過給機出口排気管の盲プラグは、ねじ山が崩れ、緩みやすい状態になっていた。</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、喜界島東方沖で操業中、緩みを生じていた過給機出口排気管の盲プラグが抜け落ち、噴出した煤を過給機のブロワ側から吸い込み、インタークーラーが汚損して給気が不足したことから、排気温度が上昇し、主機の通常運転ができなくなって運航が阻害されたものと考えられる。</p> <p>過給機出口排気管の盲プラグのねじ山が崩れ、緩みやすい状態になっていた要因については、明らかにすることができなかった。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本インシデントは、本船が、喜界島東方沖で操業中、緩みを生じていた過給機出口排気管の盲プラグが抜け落ち、噴出した煤を過給機のブロワ側から吸い込み、インタークーラーが汚損して給気が不足したため、主機の通常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"> ・ 過給機出口排気管の盲プラグの点検を確実に行うこと。 ・ 定期的にインタークーラーの給気側の洗浄を行うこと。 |