

## 船舶インシデント調査報告書

平成27年4月16日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成26年10月13日 13時00分ごろ
発生場所	岩手県釜石市御箱崎北東方沖 御箱崎灯台から真方位052° 3.2海里付近 （概位 北緯39° 23.00′ 東経142° 03.00′）
インシデント調査の経過	平成26年10月30日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 第一安房丸、120トン 136637、安房さば・さんま漁業生産組合 35.30m×6.10m×2.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成15年5月31日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年4月9日 免状交付年月日 平成22年1月15日 免状有効期間満了日 平成27年4月8日 機関長 男性 37歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成24年8月20日 免状交付年月日 平成24年8月20日 免状有効期間満了日 平成29年8月19日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか16人が乗り組み、台風19号から避難する目的で、宮城県気仙沼市気仙沼港へ向けて御箱崎北東方沖を南南西進中、平成26年10月13日13時00分ごろ、機関長が機関室から焼けたような異臭を感じて機関室を見たところ、白煙が漂っていた。 機関長は、機関室に入って異臭及び白煙の発生場所を点検したが分からず、船長に事態を報告の上、主機を停止した。 機関長は、主機を点検したところ、電動潤滑油ポンプが運転してい

	<p>るにも関わらず、潤滑油の圧力が低下していることを認め、潤滑油を補給したものの圧力が上昇しなかったため、こし器を点検した結果、金属片が混入していることを発見した。</p> <p>機関長は、主機内部を点検するため、クランクケースの蓋を開けて点検したところ、3番シリンダのシリンダライナからの漏水を認め、主機の運転を断念した。</p> <p>本船は、タグボートを要請し、来援したタグボートにえい航されて19時50分ごろ釜石市釜石港に入港した。</p> <p>本船は、入港後、修理業者によって主機の点検が行われた結果、3番シリンダのピストン及びシリンダライナにスカuffingによる傷が、他のシリンダライナにも同様の傷が発見され、シリンダライナと架構との嵌合部にスケールの堆積が認められ、また、クランクピンメタルに異物のかみ込み傷及び3番シリンダライナの下部リングに損傷が認められた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約2～3m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、機関室に主機として、過給機付き4サイクル6シリンダのディーゼル機関を備え、船尾側から順にシリンダ番号が付されており、総運転時間が約38,500時間であった。</p> <p>主機のシリンダライナは、平成25年7月の受検時に点検が行われており、異状はなかった。</p> <p>機関長は、主機の潤滑油を1か月に1回約400ℓ補給しており、潤滑油のこし器の掃除を400～500時間ごとに行っていたが、本インシデントの少し前から、2週間で約400ℓ減少するようになったことを認めていた。</p> <p>本船は、以前、主機の空気冷却器のドレンが燃焼室に混入したことからドレン排出管が追設されていたが、本インシデント後の点検で、一部のドレン排出管に閉塞が認められた。</p> <p>機関長は、12時40分ごろ、温度、圧力等を計測するなど、機関室の見回りを行った際、異状を認めなかった。</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・海象等の関与</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、御箱崎北東方沖を気仙沼港へ向けて南南西進中、潤滑油の性状が劣化して主機3番シリンダのシリンダライナにスカuffingが発生したことから、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。</p> <p>本船は、主機3番シリンダのシリンダライナの下部リングが損傷し、冷却清水がクランク室に漏えいして潤滑油に混入し、潤滑油の性</p>

	<p>状が劣化したものと考えられる。</p> <p>本船は、空気冷却器のドレン排出管が一部閉塞してドレンが燃焼室に混入し、また、シリンダライナ及び架構の嵌合部にスケールが堆積して冷却効果が低下し、局所的な熱による変形が生じてシリンダライナにスカuffingによる傷が発生した可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が御箱埼北東方沖を気仙沼港へ向けて南南西進中、潤滑油の性状が劣化して主機3番シリンダのシリンダライナにスカuffingが発生したため、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>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ 冷却清水の性状を適正に保ち、スケールの堆積を防止すること。</li> <li>・ 空気冷却器のドレン排出管を定期的に点検し、ドレンが燃焼室に混入しないよう、閉塞箇所の解消に努めること。</li> </ul>