

船舶事故等調査報告書

平成27年11月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---|
| 事故等番号 | 2014函第65号 |
| 事故等種類 | 運航不能（機関故障） |
| 発生日時 | 平成26年10月2日 12時45分ごろ |
| 発生場所 | 北海道根室市納沙布岬南東方沖 納沙布岬灯台から真方位109° 278海里付近 （概位 北緯41° 40.00′ 東経151° 38.00′） |
| 事故等調査の経過 | 平成26年11月28日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 寶榮丸、499トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | MG1-1882（漁船登録番号）、津田海運株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、三級海技士（航海） 機関長、四級海技士（機関）（機関限定） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | なし |
| 事故等の経過 | <p>本船は、船長及び機関長ほか27人（日本国籍8人、キリバス共和国国籍15人、インドネシア共和国国籍4人）が乗り組み、納沙布岬南東方沖で操業中、平成26年10月2日12時45分ごろ、主機が過給機のサージング（空気冷却器の空気の通り道（以下「空気側」という。）が汚損すれば、主機燃焼用の空気量が不足し、過給機の送風量が過多となるなどして均衡が崩れた際、異音を伴う振動が生じる。）に伴い、黒煙及び異音を発するようになった。</p> <p>船長は、主機を一旦停止したものの、台風が接近しており、風浪によりロシア連邦の境界方向に圧流されていたので、微速力前進にかけて対地速力約6ノットで帰航することとした。</p> <p>本船は、3日11時47分ごろ、主機が、異音を発して排気温度が上昇したので、主機を停止し、救助要請に応じて来援した巡視船にえい航され、6日05時30分ごろ北海道釧路市釧路港に帰った。</p> <p>主機は、機関整備業者により開放点検が実施され、4番シリンダの吸気弁の弁傘部が欠損しており、空気冷却器の空気側が油分、ごみ等により汚損していることが判明し、それぞれ修理された。</p> |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ後曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1～2m |
| その他の事項 | 主機は、平成25年2月に第5回定期検査工事を受検した際に開放整備が実施されて以降、ピストン抜き出し整備等が実施されていなかった。 |

| | |
|---|--|
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>あり あり なし</p> <p>本船は、納沙布岬南東方沖で操業中、主機の空気冷却器の空気側で汚損が進展したことから、過給機がサージングを生じるようになっ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>原因</p> | <p>本インシデントは、本船が、納沙布岬南東方沖で操業中、主機の空気冷却器の空気側で汚損が進展したため、過給機がサージングを生じるようになっ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"> ・ 主機の空気冷却器は、定期的に薬品洗浄するなどして性能を維持すること。 |