

船舶事故等調査報告書

平成27年2月5日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014函第15号
事故等種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成25年10月4日 07時00分ごろ
発生場所	北海道根室市花咲港南東方沖 根室市所在の花咲灯台から真方位155° 9.7海里付近 （概位 北緯43° 08.0′ 東経145° 41.0′）
事故等調査の経過	平成26年4月14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 第二十五 <small>いなり</small> 稲荷丸、19トン
船舶番号、船舶所有者等	MG2-5678（漁船登録番号）、有限会社カネジュウ安住漁業
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 機関長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか6人が乗り組み、さんま棒受け網漁のため、平成25年10月4日花咲港を出港し、同港南東方沖を航行中、07時00分ごろ、煙突から黒煙を吐くとともに主機の潤滑油圧力低下の警報が作動したことから、花咲港に戻ることにし、回転数を下げて航行を続けていたところ、主機が停止した。</p> <p>本船は、自力航行が困難となり、船長が機関整備業者を通じて引船の手配を要請し、駆けつけた漁船によりえい航され、10時45分ごろ花咲港に入港した。</p> <p>主機は、機関整備業者により、No.5クランクピンメタル及びピストンに焼損が認められ、開放点検したところ、シリンダーブロックに亀裂、直結潤滑油ポンプの側蓋及び歯車に焼損、過給機のタービン翼に割損、排気マニホールドに亀裂を生じているのが確認され、損傷部品を新替えて復旧された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 4</p> <p>海象：波高 約1m</p>
その他の事項	<p>本船は、本インシデント発生の約2か月前、さんま棒受け網漁の出漁に備えて機関整備業者による点検及び整備を行った際、燃料噴射弁を交換したほかは主機に異常を認めなかった。</p> <p>本船は、平成16年6月の進水時以降、直結潤滑油ポンプの開放点検を行っていなかった。</p> <p>本船は、操業中に主機の負荷が高い状態での運転（以下「負荷運</p>

	<p>転」という。)が続くことから、機関整備業者の推奨により年に4回の潤滑油の交換を行っていたが、クランク室内の掃除までは実施していなかった。</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、花咲港南東方沖を航行中、主機が、定期的に潤滑油が交換されていたものの、クランク室内の掃除が行われず、潤滑油の汚損が進展し、性状が劣化した状態で負荷運転が続けられていたことから、クランクピンメタル及びピストンが焼損して、停止し、運転できなくなり、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、本船が花咲港南東方沖を航行中、主機が、潤滑油の汚損が進展し、性状が劣化した状態で負荷運転が続けられていたため、クランクピンメタル及びピストンが焼損して、停止し、運転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"> ・ 主機の潤滑油の性状点検を定期的に行い、早めの潤滑油交換を行うとともに、クランク室内の掃除を心掛けること。