

船舶事故等調査報告書

平成27年3月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014門第75号
事故等種類	運航阻害
発生日時	平成26年1月12日 07時30分ごろ
発生場所	宮崎県延岡市島浦島北方沖 島野浦島灯台から真方位021° 1.1海里付近 (概位 北緯32° 40.94′ 東経131° 49.78′)
事故等調査の経過	平成26年7月14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）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 第十八 ^{りゅうおう} 龍王丸、9.1トン
船舶番号、船舶所有者等	MZ2-10325（漁船登録番号）、有限会社龍王丸
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
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、魚群探索を終えて延岡市北浦漁港東方沖の漁場から同漁港に向け、主機の回転数毎分（rpm）約1,800で航行中、平成26年1月12日07時30分ごろ、島浦島北方沖で金属音が発生するとともに主機の回転数が低下した。</p> <p>船長は、主機のクラッチを切って減速し、運転状況を点検したところ、振動を伴う燃焼音が聞こえたものの、計器盤の油圧計及び油圧ランプ等の表示に異常がないことを確認し、主機を約650rpmとして北浦漁港に帰った。</p> <p>主機は、北浦漁港で主機販売整備業者が、開放点検した結果、5番シリンダのクランクピンに偏摩耗を生じており、クランクピン軸受が焼損していることが判明し、換装された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>主機の潤滑油系統は、油受の潤滑油が、主機直結の潤滑油ポンプにより吸入加圧され、潤滑油こし器及び潤滑油冷却器を経て、潤滑油主管に送られて主軸受に流れ込み、クランク軸に設けられた工作穴を通り、クランクピン軸受から接続棒の油路を上昇してピストンピン軸受に送られ、各部を潤滑し、油受に戻って循環するようになっていた。</p> <p>主機は、年間積算運転時間が約2,100時間であり、潤滑油及び潤滑油こし器が、運転時間約525～700時間ごとに交換されていたものの、交換時に油受内の掃除が実施されていなかった。</p> <p>機関取扱説明書によれば、潤滑油及び潤滑油こし器は、運転時間約</p>

	<p>250時間ごとに交換し、クランクピン軸受は、運転時間約8,000時間ごと、又は、5年ごとに交換する旨の記載がされていた。</p> <p>主機は、約3年前からピストン抜き整備等が行われておらず、潤滑油が、燃焼生成物であるカーボン等のスラッジの混入により、汚損されていた。</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、島浦島北方沖を航行中、主機が、潤滑油が汚損し、性状が劣化した状態で運転が続けられたことから、クランクピン軸受が焼損し、負荷運転ができなくなり、運航が阻害され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、島浦島北方沖を航行中、主機が、潤滑油が汚損し、性状が劣化した状態で運転が続けられたため、クランクピン軸受が焼損し、負荷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"> ・ 主機は、機関取扱説明書に従って、推奨の運転時間等で潤滑油及び潤滑油こし器の交換を行うこと。