

## 船舶インシデント調査報告書

平成29年4月27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28年11月3日 06時30分ごろ
発生場所	長崎県長崎市伊王島西方沖 伊王島灯台から真方位261° 7.1海里（M）付近 （概位 北緯32° 41.7′ 東経129° 37.4′）
インシデントの概要	漁船第八哲丸は、北東進中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成28年12月1日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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。
事実情報 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 第八哲丸、19トン NS2-10547（漁船登録番号）、有限会社柏木水産 24.30m×4.62m×1.83m、FRP ディーゼル機関、558kW、平成6年5月24日 第292-39754号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 30歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年4月19日 免許証交付日 平成25年4月22日 （平成30年4月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時40分ごろ、常用薄明開始時刻：06時08分ごろ
インシデントの経過	本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、甲板員が操船し、水揚げの目的で、長崎市三重式見港に向けて長崎市野母埼西南西方沖の漁場を出発した。 本船は、主機を回転数毎分約1,200にかけ、約10ノットの対地速力で伊王島西方沖を北東進中、平成28年11月3日06時30分ごろ、突然、主機の潤滑油圧力低下警報装置が作動するとともに、機関室から異音がしたので、操舵室後部で仮眠していた船長が主機の

	<p>回転を下げて中立運転とした。</p> <p>船長は、機関室へ確認に行ったところ、主機潤滑油の検油棒が外れて潤滑油が付近に飛び散っていたので、主機を停止して潤滑油の量を点検したところ、正常値内にあるのを認めた。</p> <p>船長は、主機を始動しようとしたが、始動できなかったので、僚船に救援を求めた。</p> <p>本船は、僚船にえい航されて三重式見港で水揚げを行った後、機関整備業者が主機を点検したところ、1番シリンダのピストン及びシリンダライナ並びに過給器タービン軸及び軸受の焼損等を生じていた。</p> <p>本船は、機関整備業者が主機を陸揚げして詳細に点検を行ったところ、主機の潤滑油こし器がスラッジで目詰まりしていることが確認された。</p> <p>(付図1 インシデント発生経過概略図、写真1 主機の潤滑油こし器エレメントの汚損状況、写真2 1番シリンダのピストンの焼損状況、写真3 1番シリンダのシリンダライナの焼損状況、写真4 過給機タービン軸の焼損状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>主機は、本インシデント後に点検した際、潤滑油溜まりにスラッジが多量に堆積していた。</p> <p>主機は、進水時から潤滑油溜まり内の清掃が行われていなかった。</p> <p>主機の潤滑油こし器は、ノッチワイヤ式（筒内に円筒形の金網製エレメントが内蔵されており、潤滑油が同エレメントを通過する際、スラッジ等が濾される構造となっている。）であり、約3か月ごとに行われる潤滑油の交換時期に合わせて分解及び清掃が乗組員によって行われており、本インシデント発生前には、分解及び清掃が8月中旬に行われていた。</p> <p>主機の潤滑油こし器の分解及び清掃は、機関取扱説明書によると、200～250時間ごとに行うようになっていた。</p> <p>主機の運転時間は、月平均約275時間であった。</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、伊王島西方沖を北東進中、主機の潤滑油こし器が潤滑油溜まりに堆積していたスラッジで目詰まりしたことから、潤滑油の供給ができず、潤滑が阻害されて1番シリンダのピストン及びシリンダライナの焼損等を生じ、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>主機の潤滑油こし器は、機関取扱説明書による200～250時間ごとの清掃時間を超えて使用されていたことから、スラッジで目詰まりしたものと考えられる。</p>

<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、日出前の薄明時、本船が、伊王島西方沖を北東進中、主機の潤滑油こし器が潤滑油溜まりに堆積していたスラッジで目詰まりしたため、潤滑油の供給ができず、潤滑が阻害されて1番シリンダのピストン及びシリンダライナの焼損等を生じ、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><b>参考</b></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"> <li>・ 主機の潤滑油こし器は、適切な時期に分解及び清掃を行うこと。</li> <li>・ 定期的に潤滑油溜まり内の清掃を行うこと。</li> </ul>

付図1 インシデント発生経過概略図

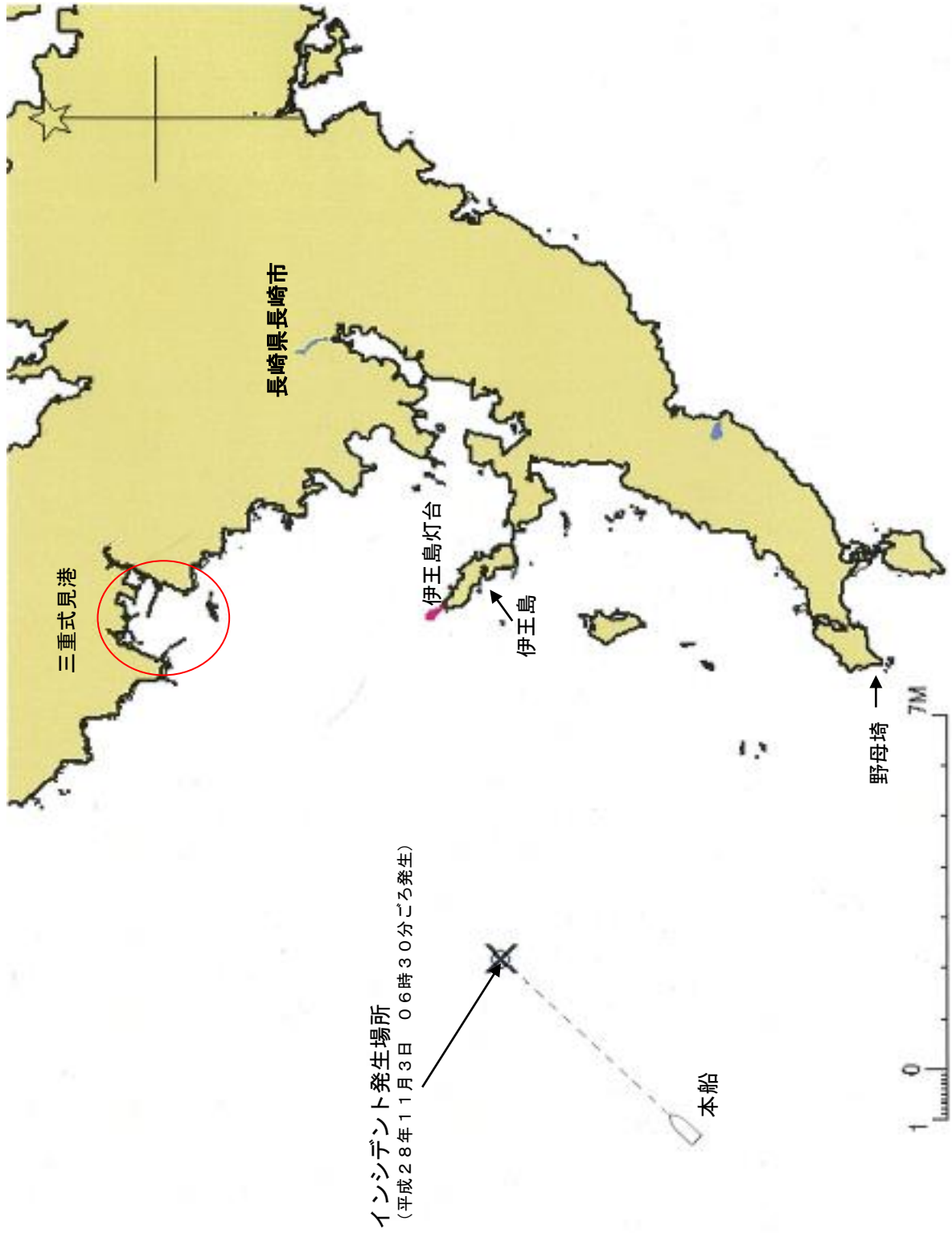


写真1 主機の潤滑油こし器エレメントの汚損状況



写真2 1番シリンダのピストンの焼損状況



写真3 1番シリンダのシリンダライナの焼損状況



写真4 過給機タービン軸の焼損状況

