

船舶インシデント調査報告書

令和3年1月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	令和2年2月21日 05時30分ごろ
発生場所	宮城県石巻市金華山南方沖 金華山灯台から真方位180° 7.4海里付近 (概位 北緯38° 09.2′ 東経141° 35.0′)
インシデントの概要	漁船第八東洋丸は、揚網中、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	令和2年3月18日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 第八東洋丸、19トン MG2-4227（漁船登録番号）、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力478.1kW、回転数 毎分1,450、6気筒、ボア160mm、使用燃料A重油、昭和5 5年5月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
インシデントの経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、揚網中、操舵室後方の主機オイルミスト管から潤滑油が噴出するとともに、主機が、異音を発して停止し、運航不能となったので、船長が僚船にえい航を依頼した。 機関修理業者担当者は、本インシデント後、主機の点検を行い、潤滑油の管理不良から1番シリンダにブローバイ（燃焼室の火炎がピストン下部に吹き抜けること）が発生し、全シリンダのクランクピン軸受が焼き付いていることを認めた。 本船は、年間約2,300時間の操業を行うなか、約1,800時間ごとに約200ℓの新しい潤滑油を補給されたものの、潤滑油全量（約1,000ℓ）の新替は平成29年12月ごろから行われていなかった。
分析	本船は、潤滑油の管理が適切に行われていない中、主機の運転を続けていたことから、1番シリンダでブローバイが発生するとともに全シリンダのクランクピン軸受等が焼き付い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。 本船の主機は、潤滑油の全量新替が約3年間行われておらず、潤滑油の粘度が低下するなどの性状が悪化した状態で、運転を続けられて

	いた可能性があると考えられる。
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、潤滑油の管理が適切に行われていない中、主機の運転を続けていたことから、1番シリンダでブローバイが発生するとともに全シリンダのクランクピン軸受等が焼き付い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>
再発防止策	<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"> ・ 主機の潤滑油の管理を適正に行うこと。 ・ 主機潤滑油は、主機の運転時間を基に定期的に性状分析を行ってその記録を保管し、次回の潤滑油の補給又は交換の目安として活用することが望ましい。