

船舶インシデント調査報告書

令和4年7月6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3年6月28日 20時00分ごろ
発生場所	長崎県対馬市東方沖 対馬佐賀港北防波堤灯台から真方位138°9.3海里付近 （概位 北緯34°20.1′ 東経129°30.0′）
インシデントの概要	漁船第18幸力丸は、航行中、主機が停止し、再始動できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和3年10月21日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
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18幸力丸、11トン NS2-17201（漁船登録番号）、個人所有 第290-50494号（船舶検査済票の番号） ディーゼル機関、4サイクル、出力590.0kW、回転数毎分 2,000、6気筒、ボア135.0mm、使用燃料A重油、平成9年 9月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、いか釣り漁の目的で対馬市佐賀漁港を出航し、対馬市東方沖を航行中、主機に異音及び異常な振動が発生して停止した。</p> <p>船長は、主機を再始動しようとしたが始動できず、航行不能と判断して近くで操業していた家族に携帯電話で救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した家族の漁船にえい航されて対馬市櫛漁港に着岸した。</p> <p>本船は、本インシデント後、修理業者が原因を調査したところ、冷却海水ポンプのインペラの折損、船首側から番号が付与されたシリンダの2番シリンダのピストンに焼付きと損傷、及び同シリンダライナに損傷が認められた。</p> <p>本船は、船長が本インシデントの約7年前に購入して以来、1か月に15回程度出航し、時々冷却水温上昇、潤滑油圧力低下等の不具合が発生して警報が鳴っていたが、不具合が発生するたびに修理業者による修理が実施されていた。</p> <p>船長は、本インシデント当日も警報が鳴っていたが、時々鳴ってい</p>

	<p>るので航行可能と判断し、漁場に向かって航行を続けていた。</p> <p>船長は、潤滑油の消費量が多く、油まじりのビルジが出ていると感じていたが、修理業者による修理等を行っているので大丈夫だと思っていた。</p> <p>修理業者は、定期的に油補給及びメンテナンスをしていたが、今回の冷却海水ポンプは整備しておらず、インペラ損傷で冷却水が不足したことにより、主機の潤滑油温度が上昇したと判断した。</p>
分析	<p>本船は、船長が本船を約7年前に購入して以来、航行中に時々冷却水温上昇、潤滑油圧力低下等の不具合が発生し、修理が繰り返されていた中、警報が鳴っている状態で航行を続けたことから、主機の2番シリンダのピストンが、冷却水温度上昇による潤滑油温度上昇、圧力低下及び供給不足によって焼き付き、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>
原因	<p>本インシデントは、本船が、船長が本船を約7年前に購入して以来、航行中に時々冷却水温上昇、潤滑油圧力低下等の不具合が発生し、修理が繰り返されていた中、警報が鳴っている状態で航行を続けたため、主機の2番シリンダのピストンが、冷却水温度上昇による潤滑油温度上昇、圧力低下及び供給不足によって焼き付き、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"> ・ 船長は、出航前点検を十分に実施し、潤滑油量等を計測し、不足している場合、補油すること。 ・ 船長は、主機の警報が鳴った場合、直ちに主機を停止し、原因を究明して警報が消えた後、航行を再開すること。 ・ 修理業者は、冷却水温上昇、潤滑油圧力低下等の不具合が発生して警報が鳴る場合、温度上昇や圧力低下の原因を追及し、確実に修理を行ったのち、船長に引き渡すこと。