

## 船舶インシデント調査報告書

令和8年1月21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6年9月12日 13時30分頃
発生場所	境港（鳥取県境港市（港湾区域が一部島根県松江市にまたがる） 境港防波堤灯台から真方位066°780m付近 （概位 北緯35°33.3′ 東経133°16.8′）
インシデントの概要	漁船第六わかば丸は、航行中、ピストン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。
インシデント調査の経過	令和6年11月15日、主管調査官（広島事務所）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 第六わかば丸、85トン 131795、若葉漁業株式会社（A社） ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力669kW、回転数毎分600、6気筒、ボア250mm、使用燃料A重油、平成5年5月機関製造、平成5年6月19日進水
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 機関長、五級（機関）（機関限定）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期
インシデントの経過	本船は、まき網船団の探索船兼灯船 <sup>ひぶね</sup> であり、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、操業の目的で漁場に向けて出港して北進中、主機潤滑油圧力低下の異常警報が鳴った。 機関長は、本船が港から余り離れていなかったため、主機潤滑油を補給して帰港した方がよい旨船長に報告した。 報告を受けた船長は、本船を港に向けて低速で航行させ始めた。 機関長は、主機潤滑油圧力低下の要因が分からないまま、主機に潤滑油を補給すればよいと思っていたが、境港に向けた低速での西進中に主機から異常な音が聞こえたので同機を停止させた。 機関長は、再度潤滑油を補給し、ターニング*1を行おうとしたが、できなかった。 船長は、この状況の報告を受けて運航不能と判断し、船団の指揮船（網船）に状況を連絡し、僚船に救援を要請した後、A社に連絡した。

\*1 「ターニング」とは、外部の力を用いて機関をゆっくり回転させることで、潤滑油の循環、機関運転開始前の回転異常のないことの確認などを行う作業をいう。

本船は、来援した僚船にえい航されて帰航した。その後、修理会社の点検により次の事項が判明した。

- ・ 潤滑油圧力計取り出し配管（以下「本件配管」という。）に破断折損
- ・ 本件配管の潤滑油管への取付袋ナットに緩み（写真1参照）
- ・ 主機のNo. 3ピストン、シリンダーライナー及び潤滑油ポンプ等に焼付き（写真2、3参照）



写真1 本件配管等



写真2 No. 3ピストン



写真3 No. 3シリンダーライナー

- ・ 本件配管は、配管自体をしっかりと支持し、振動源となる機器や他の配管からの振動が伝わらないようにするための防振対策が施されておらず、振動の影響を受け、損傷しやすい状況であった。
- ・ 本件配管の取付部には閉止弁が設置されておらず、本件配管の損傷時の漏油遮断の対応や定期的な配管交換を容易に行うことができない状況であった。

本件配管は、今まで交換された記録がなかった。

機関長は、出航前点検で、主機潤滑油系統に異常を認めなかった。

また、本件配管が見つらい場所にあったので、頻繁に点検を行ってお

	<p>らず、また、漏油等の有無を確認する機関室内底板の見回りを行って いなかった。</p> <p>主機は修理会社によりピストン等が交換、修理され潤滑油が補給され た。</p> <p>(付図1 インシデント発生場所概略図 参照)</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、航行中、主機潤滑油圧力低下の異常警報が鳴ったものの、 発報要因を調査されないまま主機の運転を継続したことから、潤滑油 が本件配管の破断した部分から漏えいし続けて供給不足となり、主機 がピストン等の焼付き等を起こし運転できなくなり、運航不能になっ たものと考えられる。</p> <p>機関長は、主機に潤滑油を補給すれば主機の運転が続けられると 思ったものと考えられる。</p> <p>機関長は、本件配管が見つらい場所にあったので、頻繁に緩みがな いかなどの点検を行っておらず、また、漏油等の有無を確認する機関 室内底板の見回りを行っていなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が本件配管に緩みが生じた状況で航行中、 主機潤滑油圧力低下の異常警報が鳴ったものの、発報要因を調査され ないまま主機の運転を継続したため、潤滑油が本件配管の破断した部 分から漏えいし続けて供給不足となり、主機がピストン等の焼付き等 を起こ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>
<b>再発防止策</b>	<p>A社は、本インシデント後、再発防止策として次の措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機関長の機関室見回りの頻度を増やした。</li> <li>・ 圧力計取り出し配管に防振対策を施した。</li> </ul> <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>・ 船長及び機関長は、主機に関する警報が鳴った場合、安全な場所 に錨泊するなどして、要因を調査し、適切な対処を行うこと。</li> <li>・ 船舶所有者及び機関長は、振動の多い圧力計検出配管には防振対 策を施し、定期的に配管及び防振材を点検、交換すること。</li> <li>・ 機関長及び機関部乗組員は、定期的に機関室の見回りを行い、機 関室内底板、ビルジウエル<sup>*2</sup>等に漏油及び漏水がないか確認を行 うこと。</li> </ul>

<sup>\*2</sup> 「ビルジウエル」とは、船舶の船底に溜まった油分を含む汚水を汲み出すための、船底のくぼんだ部分にある  
収集スペースをいう。

付図1 インシデント発生場所概略図

