

船舶事故等調査報告書

平成21年6月25日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

事故等番号	2009横第51号	
事故等名	油送船近帥丸運航不能(機関損傷)	
発生年月日時刻	平成21年1月24日12時15分ごろ	
発生場所	御前埼灯台から真方位169° 6.2海里付近 (概位 北緯34° 29.8′ 東経138° 15.0′)	
事故等調査の経過	調査の概要:平成21年1月30日横浜・地方事故調査官が海難報告書入手、2月12日運航管理者から修繕明細書写、船舶国籍証書写、船舶検査証書写、船舶検査手帳写、船舶件名表写、機関取扱説明書写、一般配置図写、機関室配置図写、機関室諸管系統図写を入手、2月16日及び4月14日運航管理者から損傷状況等を口述聴取 原因関係者からの意見聴取:意見なし	
事実情報	船種・船名・総トン数 船舶番号 船舶所有者等	
乗組員等に関する情報	機関長 二級海技士(機関) 船長 三級海技士(航海)	
負傷者	なし	
損傷	クラッチの摩擦板及びスチール板の損傷	
事故等の経過	本船は、平成19年2月進水し、自己逆転式の主機を装備して軸系にクラッチを使用していた。 主機は連続最大回転数220rpmのところ、186rpmを常用し、月間平均運転時間が330時間運航されていたが、クラッチは停泊中、主機船首側出力取り出し軸で駆動されるカーゴポンプを使用するときのみ離脱させるものの、それ以外は常に嵌合したままとされていた。 本船は、福島県小名浜港に向け航行中、平成21年1月24日08時10分ごろ、過給機に就航後初めてサージングが発生し、12時10分ごろ、2回目のサージングが発生し、12時15分ごろ、クラッチが離脱状態となったので、緊急ボルトを使用したものの、主機出力を軸系に伝達できなくなった。	
分析	気象・海象の関与 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 判明した事項の解析	なし なし あり 点検の結果、主機クラッチの摩擦板及びスチール板の損傷が激しく、航行中、プロペラ軸に漂流ロープを巻き込んだ際、主機及びクラッチに過大な負荷がかかり、過給機にサージングが発生するとともに、摩擦板及びスチール板がすべるようになった可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、本船が航行中、プロペラ軸に漂流ロープを巻き込んだ際、主機クラッチに過大な負荷がかかり、クラッチの摩擦板及びスチール板が損傷したことにより発生した可能性があると考えられる。	

その他の事項	本インシデント後、運航管理者は、出入港で主機を使用する際、クラッチ取扱説明書に従って、クラッチへの負荷を軽減するために、主機停止前にクラッチを離脱し、主機を始動後、クラッチを嵌合させるよう、クラッチの運転方法を変更した。
--------	--