

## 船舶インシデント調査報告書

平成23年3月3日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 横 山 鐵 男（部会長）

委 員 山 本 哲 也

委 員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成22年2月2日 14時00分ごろ
発生場所	四国南東方沖 (概位 北緯30°05′ 東経137°11′)
インシデント調査の経過	平成22年5月20日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第百五十一 <sup>みょうじん</sup> 明神丸、167トン 136509、有限会社明神丸 36.90m (Lr) × 6.22m × 2.80m、FRP ディーゼル機関、735kW、平成15年10月
乗組員等に関する情報	機関長 男性 28歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成19年5月18日 免状交付年月日 平成19年5月18日 免状有効期間満了日 平成24年5月17日
死傷者等	なし
損傷	主機減速機のクラッチ板及び軸受が損傷
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか22人が乗り組み、四国南東方沖を航行中、船体に異常振動が発生したため、機関長が、機関室を点検したところ、主機減速機（以下「減速機」という。）の潤滑油の油量が増加し、同油が乳化しているのを認めた。 本船は、機関長が減速機の潤滑油を入れ替えて運航を続けたが、その後も海水が混入し、潤滑油圧力が低下してクラッチに滑りを生じたことから、帰航することになった。 本船は、機関長が潤滑油を入れ替えながら帰航していたが、途中でクラッチが <sup>かんにゅう</sup> 嵌入できなくなったことから、作業船に <sup>い</sup> 航されて帰港した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2 海象：穏やか
その他の事項	減速機は、油圧湿式多板型クラッチを内蔵した逆転減速機で、クラッチ板と軸受のところに異常摩耗が生じていた。 減速機の潤滑油冷却器は、気密試験で異常が認められなかったが、非破壊検査で2本の冷却チューブに肉厚の減少が認められた。 減速機は、肉厚の減少が認められた2本の冷却チューブに使用止めのプラグを打ち込んだ結果、海水の漏えいが止まった。

	<p>減速機には、潤滑油圧力低下警報装置が装備されていなかった。</p> <p>本船は、平成21年11月末、定期整備のために造船所に入渠して減速機の潤滑油冷却器を開放して整備していた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、四国南東方沖を航行中、減速機の潤滑油冷却器の冷却チューブから海水が漏えいたため、潤滑油が乳化して油圧が低下し、減速機のクラッチ板が滑ったものと考えられる。</p> <p>減速機の潤滑油冷却器は、冷却チューブの肉厚が減少して微少な破孔が生じ、海水が漏えいた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が四国南東方沖を航行中、減速機の潤滑油冷却器の冷却チューブから海水が漏えいたため、潤滑油が乳化して油圧が低下し、減速機のクラッチ板が滑ったことにより発生したものと考えられる。</p>	