

船舶事故等調査報告書

平成23年7月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010仙第89号	
事故等種類	運航不能（主機逆転減速機損傷）	
発生日時	平成22年7月11日 04時30分ごろ	
発生場所	山形県酒田市飛島 ^{とび} 西方沖 飛島灯台から真方位271° 20.8海里付近 （概位 北緯39° 12.2′ 東経139° 6.7′）	
事故等調査の経過	平成22年9月24日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	漁船 第二十八 ^{しょうふく} 招福丸、19トン	
船舶番号、船舶所有者等	HK2-23466（漁船登録番号）、個人所有	
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士	
死傷者等	なし	
損傷	主機の逆転減速機の前進軸、後進軸、ピニオンギア、ピニオンギアブッシュ、摩擦板、スチールプレート及びスラストカラーが焼損 船尾管シールリング、ダイヤフラム及び船尾管後部が損傷	
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、飛島西方沖において、操業を終え、平成22年7月11日04時30分ごろ、パラシュートアンカーを揚収するために主機の逆転減速機（以下「クラッチ」という。）を前進としたところ、船体が振動して主機の回転数が低下したのでクラッチを中立にした。</p> <p>本船は、前進行きあしを止めるため、クラッチを後進としたところ、船体が激しく振動して主機が停止した。</p> <p>本船は、船長が、機関室の点検を行ったところ、船尾管シール部から海水が漏れ出していたことから、緊急用パッキンで止水した。</p> <p>本船は、僚船に救助を依頼し、酒田港にえい航された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向・風速 なし、視界 良好</p> <p>海象：波高 なし、うねり なし</p>	
その他の事項	<p>パラシュートアンカーは、引き綱を約100m延出した状態で本船の直下にあった。</p> <p>本船は、プロペラ軸にパラシュートアンカーの引き綱を巻き込んでいた。</p>	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、飛島西方沖において、操業を終えてパラシュートアンカーの揚収作業中、プロペラ軸にパラシュートアンカーの引き綱を巻き込んだことから、主機が停止したものと考えられる。</p> <p>クラッチは、プロペラ軸にパラシュートアンカーの引き綱を巻き込んだ状態で前後進操作が行われた際、クラッチのクラッチ板、歯車、軸受等に</p>

		<p>過大な力が掛かって損傷したものと考えられる。</p> <p>船尾管は、プロペラ軸にパラシュートアンカーの引き綱を巻き込んだ状態で回転して激しく振動したことから、船尾管シールリング等が損傷したものと考えられる。</p>
原因		<p>本インシデントは、本船が、飛島西方沖において、操業を終えてパラシュートアンカーの揚収作業中、プロペラ軸にパラシュートアンカーの引き綱を巻き込んだため、前後進操作が行われた際、クラッチに過大な力が掛かってクラッチ各部が損傷したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考		<p>今後の同種インシデント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"> ・ 推進器を使用しながら、パラシュートアンカーを揚収する際には、パラシュートアンカー及び引き綱の位置を確認すること