

船舶インシデント調査報告書

平成24年5月24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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成23年10月18日 04時09分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市八幡埼東南東方沖 勝浦市所在の勝浦灯台から真方位110°66海里付近 （概位 北緯34°46.3′ 東経141°34.9′）
インシデント調査の経過	平成23年10月19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 第五十一 ^{ゆうじん} 勇仁丸、19トン KO2-7017（漁船登録番号）、株式会社馬詰造船所 16.27m（Lr）×4.11m×2.10m、FRP ディーゼル機関、190（漁船法馬力数）、平成5年2月14日
乗組員等に関する情報	船長 男性 50歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年8月8日 免許証交付日 平成20年8月11日 （平成25年8月10日まで有効） 機関長 男性 54歳 六級海技士（機関） 免許年月日 平成22年9月8日 免状交付年月日 平成22年9月8日 免状有効期間満了日 平成27年9月7日
死傷者等	なし
損傷	主機の逆転減速機の前進側クラッチ板（シンタプレート及びスチールプレート）が焼損
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか6人が乗り組み、勝浦市勝浦漁港に向けて八幡埼東南東方沖を西北西進中、平成23年10月18日04時09分ごろ船速が急速に低下した。 船長は、操舵室内に設置された主機の計器類及び逆転減速機のクラッチ操作レバーを確認したところ、主機及び同操作レバーには異常がなかったが、主機の逆転減速機（以下「逆転減速機」という。）の異常ランプが点灯していたのを認めた。 船長は、逆転減速機のクラッチの ^{かんだつ} 嵌脱操作を繰り返したが、船速が上がらなかったことから、機関長に連絡した。 機関長は、主機等の点検を行った結果、クラッチに異常を認め、主機の運転が不能であると判断した。

	<p>船長は、船舶所有者に連絡して海上保安庁に救援を要請し、本船は、巡視船にえい航されて勝浦漁港へ入港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1～2 海象：海上 平穏</p>	
その他の事項	<p>逆転減速機は、内部の前進用又は後進用のクラッチを嵌脱させることにより、推進軸を前進、中立又は後進に切り替えることができる構造となっていた。</p> <p>逆転減速機のクラッチは、シタプレート及びスチールプレートと呼ばれる2種類のクラッチ板から成り、両プレートを油圧ピストンで圧着させて嵌合させることにより、主機の動力を推進軸に伝達させる機構となっていたほか、異常等が発生して油圧ピストンで嵌合できない状態になった場合には、緊急ボルトを用いて前進側のクラッチを嵌合させることができるようになっていた。</p> <p>逆転減速機は、整備業者が、焼損した前進用クラッチのシタプレート及びスチールプレート等を取り替えたのちに試運転を行ったところ、油圧ピストンを操作するクラッチ作動油の圧力が上昇しなかったことから、前後進切換弁を点検した結果、同切換弁調圧部に異物をかみ込んでいた。</p> <p>逆転減速機は、前後進切換弁調圧部の異物を取り除いたところ、正常に運転できた。</p> <p>船舶所有者は、本インシデントの約3か月前に本船を購入し、その際、逆転減速機用潤滑油（以下「潤滑油」という。）の取替え等を行った。</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>不明</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、八幡埼東南東方沖を西北西進中、逆転減速機のクラッチ作動油の圧力が低下したことから、クラッチが嵌合できず、推進軸に動力が伝達されなかったため、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>逆転減速機のクラッチ作動油は、前後進切換弁調圧部に異物をかみ込んでいたことから、油圧が低下したものと考えられる。</p> <p>逆転減速機のクラッチの前進用シタプレート及びスチールプレートは、クラッチ作動油の圧力が低下したことから、油圧ピストンによる圧着力が減少してスリップ状態となり、焼損したものと考えられる。</p> <p>逆転減速機の前後進切換弁調圧部にかみ込んだ異物は、約3か月前に潤滑油を取り替えた際に入った可能性があると考えられるが、異物が入った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、八幡埼東南東方沖を西北西進中、逆転減速機のクラッチ作動油の圧力が低下したため、クラッチが嵌合できず、推進軸に動力が伝達されなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>	

参考	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。 ・逆転減速機の緊急時の措置要領について熟知しておくこと。
----	--