

船舶インシデント調査報告書

平成25年2月28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12月26日 10時45分ごろ
発生場所	岡山県玉野市宇野港 香川県直島町所在の宇野港口飛州灯台から真方位037° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 29.3′ 東経133° 57.7′）
インシデント調査の経過	平成24年3月7日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	油送船 ^{かくすい} 鶴水丸、198トン 133871、山河海運有限会社 47.05m×8.00m×3.45m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成5年3月
乗組員等に関する情報	機関長 男性 51歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和58年4月15日 免状交付年月日 平成22年12月21日 免状有効期間満了日 平成28年2月9日
死傷者等	なし
損傷	主機クラッチの作動油用圧力調整弁が固着
インシデントの経過	本船は、機関長ほか3人が乗り組み、平成23年12月26日10時30分ごろ、空船で宇野港を出港して岡山県倉敷市水島港に向かった。 本船は、出港直後から主機クラッチ（以下「クラッチ」という。）が滑るようになり、宇野港内を極微速力で南進していたところ、10時45分ごろ宇野港口飛州灯台から真方位037° 1.1M付近でクラッチのケーシングが過熱し始めた。 本船は、救助船の手配を行い、12時30分ごろ来援した引船にえい航されて宇野港内を引き返し、クラッチが滑る原因の調査を行い、クラッチの作動油用圧力調整弁の固着が判明したので、同弁を開放掃除して修理した。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、クラッチの作動油用圧力調整弁を開放するとき、開放が容易でないほどに弁棒が固着していた。 作動油は、正常な圧力値が23～25 kg/cm²、全油量が50ℓであり、これまで全量が新替えされたことはなく、油量減少分のみが補給されていた。 クラッチの取扱説明書には、整備基準として作動油の全量新替え間隔が、運転3,000～4,000時間と記載されていた。</p>
<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>	<p>あり あり なし 本船は、宇野港内を南進中、クラッチの作動油が、長期にわたって新替えされずに使用され、汚損が進行していたことから、作動油用圧力調整弁の作動が不良となって固着し、作動油の圧力が維持できなくなってクラッチの摩擦板が滑るようになり、運航不能になった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、宇野港内を南進中、クラッチの作動油が、長期にわたって新替えされずに使用され、汚損が進行していたため、クラッチの作動油用圧力調整弁が固着し、作動油の圧力が維持できなくなり、クラッチの摩擦板が滑るようになったことにより発生した可能性があるものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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。 ・クラッチの作動油は、取扱説明書の整備基準に従い、運転3,000～4,000時間で全量を新替えし、定期的に性状を分析すること。</p>