

船舶事故等調査報告書

平成24年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012広第101号
事故等種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成23年10月10日 11時00分ごろ
発生場所	島根県隠岐の島町西郷岬南方沖 西郷岬灯台から真方位180° 1海里（M）付近 （概位 北緯36°09.3′ 東経133°20.4′）
事故等調査の経過	平成24年6月6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）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 ^{かいふく} 海福丸、9.1トン
船舶番号、船舶所有者等	SN2-2282（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	逆転減速機（以下「クラッチ」という。）の駆動軸に曲損
事故等の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、西郷岬南方沖でマグロの稚魚の1本釣りを行っていたところ、平成23年10月10日10時00分ごろ、西郷岬灯台から真方位180° 7M付近において、クラッチの前後進の作動に遅れが生じるようになった。</p> <p>本船は、操業を中止して隠岐の島町西郷港に帰港することとし、主機の回転数毎分1,500、速力約10ノットで北進したのち、西郷岬灯台から真方位180° 1M付近で停止してクラッチの前後進操作を数回繰り返したところ、11時00分ごろクラッチが作動しなくなった。</p> <p>本船は、クラッチが作動しなくなって運航不能となり、停止した場所で投錨し、僚船に救助を求め、12時30分ごろ来援した僚船にえい航され、14時00分ごろ西郷港に帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船は、本インシデントの数年前、プロペラに異物が衝突して船体に大きな衝撃を受け、上架して点検したところプロペラ翼に欠損や曲損が生じていた。</p> <p>本船は、プロペラ損傷直後からクラッチのオンオフに異常が生じるようになったが、クラッチの開放点検は行われなかった。</p> <p>船長は、本インシデント後、数年前のプロペラ損傷時にクラッチも衝撃を受けており、その後、徐々に摩擦板や軸受及び前後進切換弁のシリンダが摩耗したと考えられるので、クラッチのオンオフに異常が</p>

	<p>生じるようになった際、速やかに開放点検を行い、整備しておけばよかつたと思った。</p>
<p>分析</p> <p>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</p> <p>本船は、西郷岬南方沖で操業中にクラッチの前後進の作動が円滑にできなくなり、操業を中止して帰航中、停止してクラッチの前後進の操作を数回繰り返したところ、クラッチの駆動軸曲損、摩擦板、軸受及び前後進切換弁のシリンダの摩耗等が進行したことから、クラッチが作動しなくなって運航不能となったものと考えられる。</p> <p>クラッチの駆動軸曲損、摩擦板、軸受及び前後進切換弁のシリンダの摩耗等については、本インシデントの数年前に発生したプロペラ損傷の影響が関与した可能性があると考えられるが、本インシデント後、損傷したクラッチの詳細な調査が行われなかったため、明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、西郷岬南方沖において、停止してクラッチの前後進の操作を数回繰り返した際、クラッチの駆動軸曲損、摩擦板、軸受及び前後進切換弁のシリンダの摩耗等が進行したため、クラッチが作動しなくなったことにより発生したものと考えられる。</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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 機関の運転に異常を認めた場合は、早期に開放点検して必要な整備及び修理を行うこと。