

船舶事故等調査報告書

平成25年9月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第10号
事故等種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成24年12月11日 13時05分ごろ
発生場所	鹿児島県屋久島町宮之浦港北東方沖 屋久島町所在の屋久島宮之浦港北防波堤灯台から真方位063° 5.7海里付近 （概位 北緯30°28.8′ 東経130°40.6′）
事故等調査の経過	平成25年1月25日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	貨物船 第二廣良丸、199トン
船舶番号、船舶所有者等	135422、有限会社山本海運
乗組員等に関する情報	機関長、五級海技士（機関）
死傷者等	なし
損傷	逆転減速機の前進側摩擦板、スチールプレート、油ポンプ等が焼損
事故等の経過	本船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、宮之浦港北東方沖を航行中、平成24年12月11日13時05分ごろプロペラ軸の回転が止まった。 本船は、機関整備業者と連絡を取りながら、逆転減速機を点検したが、原因不明のため、運航を断念して船主に救援を要請した。 本船は、来援したタグボートにえい航され、翌12日05時30分ごろ鹿児島県鹿児島市鹿児島港に入港した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 西、風速 約4m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
その他の事項	逆転減速機は、油ポンプで加圧された作動油が、圧力調整弁で油圧が調整されたのち、前後進切換弁に送られるが、圧力調整弁は、前後進切換弁の出口側と油路がつながっており、その油路には逆止め弁が設けられていた。 逆止め弁は、本インシデント後の点検において、ピストン摺動面が固着して圧力調整弁へ送油不良が生じたことから、作動油圧が低下したことが判明したが、ピストン摺動面の固着箇所には、目視では異物の痕跡などは認められなかった。
分析	
乗組員等の関与	不明
船体・機関等の関与	あり
気象・海象の関与	なし

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、宮之浦港北東方沖を航行中、逆転減速機の作動油圧が低下したことから、前進側クラッチが半クラッチ状態となって摩擦板、スチールプレート等が焼損し、逆転減速機の運転ができなくなって運航不能となったものと考えられる。</p> <p>逆転減速機は、逆止め弁のピストン摺動面が固着して圧力調整弁への送油不良が生じたことから、作動油圧が低下したものと考えられるが、同摺動面が固着した状況については、明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、宮之浦港北東方沖を航行中、逆転減速機の作動油圧が低下したため、前進側クラッチが半クラッチ状態となって摩擦板、スチールプレート等が焼損し、逆転減速機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>