

船舶事故等調査報告書

平成25年7月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012門第170号
事故等種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成24年10月30日 03時07分ごろ
発生場所	鹿児島県西之表市西之表港北西方沖 西之表港沖防波堤北灯台から真方位317° 8.0海里付近 （概位 北緯30° 50.4′ 東経130° 52.6′）
事故等調査の経過	平成24年12月17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	逆転減速機前進側の摩擦板、スチールプレート等が焼損
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、平成24年10月29日21時50分ごろ鹿児島県鹿児島市鹿児島港を西之表港に向けて出港し、翌30日03時07分ごろ、西之表港北西方沖を航行中、プロペラ軸の回転が止まった。 機関長は、逆転減速機が油量不足になっていたため、潤滑油を補給したのち、主機を始動して操縦ハンドルを操作したが、前進側に入らないので、運航不能と判断した。 本船は、船主に救援を要請し、来援したタグボートにえい航され、07時30分ごろ西之表港に入港した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	本船は、西之表港に入港後に点検したところ、‘逆転減速機の油ポンプと吐出管を接続しているフランジ’（以下「フランジ」という。）の合わせ面から潤滑油が微少漏えいしていることが確認された。 フランジは、合わせ面にガスケットが接着剤で取り付けられていたが、平成8年9月に本船が就航して以降、油ポンプの吐出管からの分離、ガスケットの交換等を行ったことはなかった。 本船は、鹿児島港の出港前及び出港後、逆転減速機の油量及び潤滑油の漏えいの有無を点検していなかった。
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	あり

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、西之表港北西方沖を航行中、逆転減速機が油量不足によって油ポンプが空気を吸引して作動油圧力が低下したことから、前進側の摩擦板とスチールプレートが半クラッチ状態となって焼損し、逆転減速機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>逆転減速機は、ガスケットの劣化、変形又はボルトの締付け力低下などのフランジ合わせ面のシール機能の経年低下により、潤滑油が漏えいし、油量不足と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、夜間、本船が、西之表港北西方沖を航行中、逆転減速機が油量不足によって油ポンプが空気を吸引して作動油圧力が低下したため、前進側の摩擦板とスチールプレートが半クラッチ状態となって焼損し、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>
<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"> ・逆転減速機は、油量を計測し、潤滑油の漏えいの有無を点検すること。