

船舶事故等調査報告書

平成25年12月19日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012広第195号
事故等種類	運航阻害
発生日時	平成24年7月18日 12時40分ごろ
発生場所	香川県坂出市鍋島南東方沖 鍋島灯台から真方位122° 750m付近 (概位 北緯34° 22.7′ 東経133° 49.8′)
事故等調査の経過	平成24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（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	貨物船 あかし丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	135502、野間海運株式会社
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	なし
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、石膏約1,548tを積載し、主機を回転数毎分約220とし、約10.0ノットの対地速力で鍋島南東方沖を航行中、平成24年7月18日12時40分ごろ、主機用逆転機（以下「クラッチ」という。）潤滑油圧力が低下し、自動減速装置が作動して主機の回転数が低下した。 本船は、周辺の安全を確認した上、坂出市小与島東方沖に錨泊し、整備業者に依頼して原因を調査したものの、クラッチ潤滑油圧力が回復しないので、クラッチを開放点検するため、19日に来援したタグボートにえい航されて香川県丸亀市丸亀港に入港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2 海象：海上 平穏
その他の事項	本船は、油圧式の湿式多板クラッチを装備し、前進クラッチ及び後進クラッチの嵌脱により、プロペラ軸が前進又は後進に回転するようになっていた。 クラッチの潤滑油は、クラッチケーシング底部の油溜まりから吸入こし器を経てクラッチ潤滑油ポンプ（以下「潤滑油ポンプ」という。）で吸引及び加圧され、クラッチを作動させる高圧回路及び軸受、歯車、クラッチ摩擦板などの潤滑を行う低圧回路の2系統に供給されていた。 主機は、クラッチ潤滑油の低圧回路の圧力が0.6kgf/cm <sup>2</sup> 以下に低下すれば、自動減速装置が作動して半速力相当の回転数まで減速するようになっていたが、潤滑油圧力低下による自動停止装置はなかつ

	<p>た。</p> <p>本船は、本インシデント後、クラッチを開放したところ、潤滑油ポンプ吸入管内に潤滑油を補給するときに使用するオイルジョッキの注ぎ口に取り付けられたノズルの破片が詰まっていることが認められた。</p> <p>本来の機関長は、本インシデント時、休暇のために下船しており、一等機関士が機関長職をとっていた。</p> <p>本来の機関長は、平成24年2月に入渠した際、クラッチ潤滑油の新替えを行い、オイルジョッキを使用して潤滑油を補給口から入れていたところ、ノズルの一部が切れ、破片が油溜まり内に落下したことを認めたものの、次回の潤滑油の新替え時に回収することとし、そのことを一等機関士に伝えていなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、鍋島南東方沖を航行中、潤滑油の補給時にクラッチケーシング底部の油溜まりに落下したオイルジョッキ用ノズルの破片が潤滑油ポンプ吸入管内に詰まったことから、潤滑油の流れが阻害され、クラッチ潤滑油圧力が低下し、主機の通常運転ができなくなって運航が阻害されたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、鍋島南東方沖を航行中、潤滑油の補給時にクラッチケーシング底部の油溜まりに落下したオイルジョッキ用ノズルの破片が潤滑油ポンプ吸入管内に詰まったため、潤滑油の流れが阻害され、クラッチ潤滑油圧力が低下し、主機の通常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><b>参考</b></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"> <li>・ 機関を整備する際、使用する用具に不良箇所がないことを事前に十分確認し、機関の内部に異物を落下させないこと。</li> <li>・ 機関の整備中、異物が機関の内部に落下したときには、確実に回収すること。</li> </ul>