

船舶事故等調査報告書

平成27年9月17日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015横第48号
事故等種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成27年2月24日 13時30分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前埼北東方沖 清水灯台から真方位187° 13海里付近 （概位 北緯34° 48.00′ 東経138° 30.00′）
事故等調査の経過	平成27年4月14日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 <sup>だいしょう</sup> 大勝丸、498トン
船舶番号、船舶所有者等	134237、個人所有、御前崎海運株式会社（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海） 機関長、四級海技士（機関）
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、主発電機を修理する目的で、静岡県静岡市清水港に向けて御前崎市御前埼北東方沖を北東進中、平成27年2月24日13時30分ごろ、プロペラ軸の回転数が低下して制御不能となった。</p> <p>船長は、機関長と共に主機の逆転機を開放点検したところ、後進側クラッチは嵌合するものの、前進側クラッチが嵌合しなかったので15時00分ごろ、自力での航行が不能と判断して船舶所有者に連絡した。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配したタグボート2隻によりえい航されて、17時00分ごろ清水港に入港した。</p> <p>本船は、機関製造業者等による主機の逆転機の点検が行われ、前進側クラッチ作動時に作動油圧力の低下が認められたので、応急的に予備潤滑油ポンプを使用し、作動油圧力を高めて運転することとして出港した。</p> <p>主機の逆転機は、3月2日造船所において、機関修理業者による開放及び点検が行われ、‘前進側クラッチを嵌合させる際に作動する油圧ピストンのゴム製Vリング’（以下「Vリング」という。）が逆向きに装着され、油漏れを生じていたことが判明した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m
その他の事項	本船は、平成27年2月9日に船舶所有者が変わり、乗組員が入れ

	<p>替わっていたが、引継ぎ等はほとんどなかった。</p> <p>主機の逆転機のVリングは、平成27年2月10日に定期検査を受けた際、機関修理業者により交換された。</p> <p>主機の逆転機は、正転及び逆転切換え用の湿式多板油圧式クラッチとかさ歯車を組み合わせ、作動油圧力（2.3～2.5MPa、以下「油圧」という。）で中立、前進、後進を切り替える構造になっていた。</p> <p>本船は、主発電機を駆動するディーゼル原動機に燃焼不良のシリンダがあったので、清水港に入港して修理する予定であった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり なし</p> <p>本船は、御前埼北東方沖を北東進中、主機の逆転機のVリングが逆向きに装着されていて油漏れを生じ、油圧を保持できなくなったことから、前進側クラッチが嵌合せず、主機出力をプロペラ軸に伝達すること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><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、御前埼北東方沖を北東進中、主機の逆転機のVリングが逆向きに装着されていて油漏れを生じ、油圧を保持できなくなったため、前進側クラッチが嵌合せず、主機出力をプロペラ軸に伝達すること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>・精密機器の開放整備は、専門の業者に依頼して行うことが望ましい。</li> </ul>