

船舶インシデント調査報告書

平成29年8月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成29年2月22日 18時30分ごろ
発生場所	福井県越前町越前港北北西方沖 越前港大樟沖防波堤灯台から真方位328° 22.0海里付近 （概位 北緯36° 14.8′ 東経135° 45.1′）
インシデントの概要	漁船大喜丸は、航行中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成29年3月9日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 大喜丸、42.33トン
船舶番号、船舶所有者等	119743、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、六級（航海） 機関長、六級（機関）（機関限定）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m
インシデントの経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか4人が乗り組み、越前港北北西方の漁場ではえ縄漁を終えて帰航中、18時30分ごろ推進器にロープが巻き付いたような軋む音が鳴り、船尾が振動して速力が低下した。</p> <p>船長は、主機の逆転減速機（以下「本件減速機」という。）を一旦中立としたが、船体動揺を防ぐ目的で船首を風浪に立てようと適宜、前後進を使用していたところ、約1ノットの推進力しか得ることができなくなった。</p> <p>操舵室にいた機関長は、機関室に行き、本件減速機の潤滑油量等を点検していたところ、油圧警報が鳴り、潤滑油圧計の値が0.0MPaとなっているのを認め、船長に報告した。</p> <p>船長は、航行を断念し、海上保安庁に本インシデントの発生を携帯電話で通報し、救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視船にえい航されて福井県坂井市福井港に到着し、機関修理業者による応急処置を行った後、自力航行で越前港に帰港し、同修理業者が本件減速機を開放したところ、摩擦板の焼損、調圧弁への金属粉の付着等が認められた。</p> <p>機関修理業者は、推進器にロープ等を巻き込んだことにより、本件減速機が滑って焼損したのではないかと思った。</p>
分析	本船は、推進器に絡索した際、主機を使用し続けたことから、本件

	減速機の摩擦板が滑って生じた金属粉が調圧弁に付着し、本件減速機の潤滑油の圧力が低下して摩擦板が焼損し、主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。
原因	本インシデントは、夜間、本船が、推進器に絡索した際、主機を使用し続けたため、本件減速機の摩擦板が滑って生じた金属粉が調圧弁に付着し、本件減速機の潤滑油の圧力が低下して摩擦板が焼損し、主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。
参考	<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"> ・ 推進器に絡索等した際は、可能な限り機関を使用しないことが望ましい。