

船舶インシデント調査報告書

令和元年6月26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30年5月5日 17時00分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市喜屋武埼南南東方沖 喜屋武埼灯台から真方位166°140.6海里付近 （概位 北緯23°48.0′ 東経128°17.6′）
インシデントの概要	漁船第八隆清丸は、航行中、主機逆転減速機のクラッチが嵌合できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成30年6月26日、主管調査官（那覇事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	漁船 第八隆清丸、19.93トン ON2-0369、個人所有 第296-16501号（船舶検査済票の番号） ディーゼル機関、4サイクル、出力558.98kW、回転数毎分1,400、6気筒、ボア160mm、使用燃料A重油
乗組員等に関する情報	船長、一級小型 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 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過等	本船は、船長及び機関長ほか6人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍5人）が乗り組み、北進中、主機逆転減速機のクラッチが嵌合できなくなり、運航不能となった。 機関長は、主機逆転減速機が手で触れられないほど発熱していること、また作動油量が規定量を満たしていないことを認めた。 本船は、船長が船舶所有者に救助を依頼し、来援したタグボートにえい航されて那覇市泊漁港に入港した。 本船は、本インシデント後、機関修理会社担当者によって主機逆転減速機のクラッチが開放され、作動油が劣化してタール状になっていること、及び前進側クラッチ板が摩耗して変形していることが判明した。
分析	本船は、航行中、主機逆転減速機の作動油量が不足していたことから、同減速機の前進側クラッチ板がスリップして発熱し、同クラッチ板が変形してクラッチが嵌合できなくなり、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、本船が、航行中、主機逆転減速機の作動油量が不足していたため、同減速機の前進側クラッチ板がスリップして発熱し、同クラッチ板が変形してクラッチが嵌合できなくなったことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 主機逆転減速機の作動油の量及び質を定期的に点検すること。