

船舶インシデント調査報告書

令和2年2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	令和元年8月22日 08時45分ごろ
発生場所	長崎県松浦市津崎鼻西方沖 津崎鼻灯台から真方位282° 1.1海里付近 （概位 北緯33° 24.1′ 東経129° 39.1′）
インシデントの概要	プレジャーボートいぶきは、航行中、逆転減速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	令和元年8月27日、主管調査官（長崎事務所）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	プレジャーボート いぶき、3.2トン 290-63714 鹿児島、個人所有 ディーゼル機関、4サイクル、出力147kW、回転数毎分 2,850、6気筒、ボア104mm、使用燃料A重油
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、回航の目的で約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進中、速力が落ち始めて約3knとなった。</p> <p>船長は、減速が強い潮流による影響と思い、漂泊して付近にいた船舶の動きを確認したところ、強い潮流による影響ではないことが分かり、クラッチレバーを前進に入れようとしたところ、前進に入らず、その後、本船の前後進の操作ができなくなっていることを知った。</p> <p>本船は、船長が、機関室を確認したところ、主機の潤滑油がほとんどなくなっており、逆転減速機から潤滑油があふれて船底に溜まっていることを認め、航行不能と判断し、投錨して118番通報し、来援した巡視艇にえい航され、松浦市松浦港に到着した。</p> <p>船長は、本インシデント後、‘主機及び逆転減速機の潤滑油を排出する三方弁’（以下「本件三方弁」という。）の開度が主機の潤滑油を逆転減速機に混入する位置になっていたことを発見した。</p> <p>船長は、中古で本船を購入してから、本インシデント時が初めての航海であり、本件三方弁の存在を知らなかった。</p> <p>逆転減速機は、潤滑油が既定以上に供給されていると、内圧が上昇してクラッチ板が作動せず、クラッチ操作ができなくなる構造になっ</p>

	<p>ていた。</p> <p>本船は、本件三方弁の開度を主機の潤滑油が逆転減速機に混入しない位置にし、主機及び逆転減速機に既定量の潤滑油を補給して復旧した。</p>
分析	<p>本船は、機関室の点検が十分に行われていない状態で回航中、本件三方弁の開度が主機の潤滑油を逆転減速機に混入する位置にあったことから、逆転減速機に主機の潤滑油が混入し、逆転減速機の内圧が上昇してクラッチ板が作動しなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、機関室の点検が十分に行われていない状態で回航中、本件三方弁の開度が主機の潤滑油を逆転減速機に混入する位置にあったため、逆転減速機に主機の潤滑油が混入し、逆転減速機の内圧が上昇してクラッチ板が作動しなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 主機及び逆転減速機の潤滑油の供給及び排出方法の弁操作を確認すること。