

船舶インシデント調査報告書

令和2年6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	令和元年8月27日 23時09分ごろ
発生場所	新潟県上越市直江津港北西方沖 直江津港沖防波堤北灯台から真方位274° 3.1海里付近 （概位 北緯37° 13.9′ 東経138° 12.7′）
インシデントの概要	プレジャーボートEMIEは、帰航中、プロペラ軸が回らなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和元年9月24日、主管調査官（仙台事務所）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 EMIE、4.9トン 220-23195新潟、有限会社柴田工業 ディーゼル機関、4サイクル、出力213kW、回転数毎分 2,700、6気筒、ボア105.9mm、使用燃料軽油
乗組員等に関する情報	操縦者、一級小型・特殊・特定（免許証失効中）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東、風力 2 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
インシデントの経過	<p>本船は、操縦者が1人で乗り、同乗者2人を乗せ、釣りを終えて帰航中、主機の回転数が正常にもかかわらず速力が下がりはじめたので、操縦者が、機関室に入って点検したところ、プロペラ軸が回らなくなっており、減速機周辺の底部に油が大量に漏れていたため、運転の継続を困難と判断して主機を停止した。</p> <p>本船は、操縦者が海上保安庁に救助要請し、来援した巡視艇によって直江津港にえい航された。</p> <p>本船は、本インシデント後、機関修理業者による点検の結果、‘減速機クラッチ操作部の油圧管’（以下「本件油圧管」という。）の一部が、機関室の底部に溜まった海水に浸り、腐食して亀裂及び破口を生じていること及びクラッチ操作部の作動油が流出していることが判明した。</p> <p>船長は、機関室の点検を定期的に行っておらず、機関室の底部に海水が溜まっていることを知らなかった。</p> <p>本船の減速機クラッチは、クラッチ操作部の作動油が、クラッチ軸に設けられた油孔を通して油圧ピストンを押し多数あるクラッチの摩擦板とスチールプレートを押着させてプロペラ軸を回す油圧湿式多板クラッチであった。</p>
分析	本船は釣りを終えて帰航中、減速機クラッチ操作部の作動油が流出

	<p>したことから、クラッチの摩擦板とスチールプレートを押着させていた油圧ピストンの圧力が低下し、圧着ができなくなってクラッチが外れ、プロペラ軸が回らなくなり、運航不能となったものと推定される。</p> <p>本船は、機関室の点検が定期的に行われていない中、本件油圧管の一部が、海水に浸っていたことから、腐食して破口を生じ、減速機の作動油が流出したものと推定される。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、機関室の点検が定期的に行われていない中、釣りを終えて帰航中、海水に浸っていた本件油圧管の一部が腐食して破口を生じ、減速機クラッチ操作部の作動油が流出したため、クラッチの摩擦板とスチールプレートを押着させていた油圧ピストンの圧力が低下し、圧着ができなくなってクラッチが外れ、プロペラ軸が回らなくなったことにより発生したものと推定される。</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"> ・定期的に機関室の底部の点検を行い、海水が溜まっている場合、排水作業を行うこと。