

船舶インシデント調査報告書

令和5年5月17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4年9月17日 10時40分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市地ノ島東方沖 地ノ島灯台から真方位174° 830m付近 （概位 北緯34° 17.4′ 東経135° 03.6′）
インシデントの概要	遊漁船優遊は、帰航中、主機のクラッチ操作ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年9月27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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	遊漁船 優遊、6.1トン 252-14763和歌山、小槌合同会社 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力200.80kW、回転数毎分2,520、6気筒、ボア110mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、昭和62年10月27日進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.1m 和歌山市には、9月16日19時38分に波浪注意報が発表され、本インシデント時も継続中であった。
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、釣り客5人を乗せ、遊漁中、気象が悪化してきたので帰航を開始した。</p> <p>本船は、係留地に向けて帰航中、船長が、地ノ島東方沖において遊漁中の僚船を認め、主機を中立運転として情報交換を行った後、帰航を再開しようと主機の油圧クラッチを前進に入れたが、クラッチが入らなかった。</p> <p>船長は、機関室内で原因を調査したところ、逆転減速機の潤滑油の漏出を認めたがどうすることもできず、航行不能と判断して海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇にえい航され、和歌山県和歌山下津港の港内で別の僚船に引き継がれ係留地に着岸した。</p> <p>機関整備業者は、本インシデント後、逆転減速機の潤滑油圧力発信器（以下「本件発信器」という。）内のゴム製ダイヤフラムが破損して逆転減速機の外部へ潤滑油が漏出していることを認め、本件発信器の新替え及び潤滑油の補給を行い、逆転減速機が正常に作動すること</p>

	<p>を確認した。</p> <p>本件発信器は、点検・整備ができない構造となっており、機関の取扱説明書の点検整備一覧表中の点検整備項目に含まれていなかった。</p> <p>本船は、令和4年3月に中古船として購入されていた。</p> <p>漏油が発生した本件発信器は、製造番号により新造時から使用されていたが、本件発信器の耐用年数については定められていなかった。</p>
分析	<p>本船は、新造時から本件発信器が使用されていた中、帰航中、本件発信器内のゴム製ダイヤフラムが破損して逆転減速機の潤滑油が漏出したことから、主機の油圧クラッチが作動しなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本件発信器は、耐用年数が定められていなかったことから、新造時から継続使用されていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、新造時から本件発信器が使用されていた中、帰航中、本件発信器内のゴム製ダイヤフラムが破損して逆転減速機の潤滑油が漏出したため、主機の油圧クラッチが作動しなか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及び被害の軽減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"> ・ 船長は、取扱説明書に記載の「緊急時のクラッチ結合法」による応急運転が行えるようにしておき、逆転減速機のクラッチ操作ができなくなった場合に備えること。 ・ 船長は、主機の構成部品中、取扱説明書に耐用年数が明示されていないゴム製部品にあつては、目安として建造から約15年以上継続使用している場合、適宜点検した上、早期に新替えすることが望ましい。