

船舶インシデント調査報告書

令和5年9月1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4月6日 12時45分ごろ
発生場所	茨城県那珂湊港 那珂湊港南防波堤灯台から真方位241° 240m付近 （概位 北緯36° 20.2′ 東経140° 36.0′）
インシデントの概要	遊漁船 ^{エスビーエス} SBSは、帰航中、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4年5月2日、主管調査官（横浜事務所）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 SBS、5トン未満（長さ9.47m） 260-30619茨城、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力147.10kW、回転数毎分2,850、6気筒、ボア104mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、平成4年11月進水
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 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、茨城県銚田市大竹海岸東方沖での遊漁を終えて茨城県水戸市所在のマリーナに向け、那珂川河口付近を主機回転数毎分2,500で帰航中、主機の回転数が変わらないが、速力が低下したので、船長が、機関室に入って点検したところ、プロペラ軸が回っていなかった。</p> <p>船長は、運航不能と判断して本インシデントの発生を118番通報し、本船は、来援した巡視艇によりえい航されて那珂湊港に到着した。</p> <p>本船は、本インシデント後、機関修理業者による開放点検の結果、主機の逆転減速機のクラッチの前進側及び後進側の摩擦板が経年劣化で摩耗しており、動力がプロペラ軸に伝わらないことが判明した。</p> <p>逆転減速機は、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板を圧着させて動力を伝達し、プロペラ軸を回す油圧湿式多板並列型であった。</p> <p>船長は、本インシデントの約15日前に逆転減速機の作動油を交換していた。</p>

	<p>船長は、本インシデントの約8か月前から、操縦ハンドルを後進に入れた際、逆転減速機のクラッチに滑りを生じていたが、後進ができるので修理を行っていなかった。</p> <p>逆転減速機製造会社によれば、逆転減速機は、運転時間1,200時間ごとに製造会社代理店等により点検及び整備を推奨していた。</p>
分析	<p>本船は、約8か月前から逆転減速機のクラッチに滑りを生じていたところ、帰航中、同クラッチの摩擦板が経年劣化で摩耗を生じたことから、同摩擦板とスチール板とが圧着せず、動力がプロペラ軸に伝達されなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、本インシデントの約8か月前から、操縦ハンドルを後進に入れた際、逆転減速機のクラッチに滑りを生じていたが、後進ができることから、修理を行っていなか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、約8か月前から逆転減速機のクラッチに滑りを生じていたところ、帰航中、同クラッチの摩擦板が経年劣化で摩耗を生じたため、同摩擦板とスチール板とが圧着せず、動力がプロペラ軸に伝達され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"> ・ 船長は、逆転減速機に不具合を生じた場合、直ちに点検修理すること。