

## 船舶インシデント調査報告書

令和6年1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4年7月13日 16時50分ごろ
発生場所	東京都小笠原村 <sup>まぶ</sup> 孫島西北西方沖 二見港防波堤灯台から真方位345° 7.2海里付近 （概位 北緯27° 12.6′ 東経142° 09.7′）
インシデントの概要	遊漁船 <sup>きしやう</sup> 貴礁丸は、帰航中、逆転減速機に不具合を生じ、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年8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 貴礁丸、4.6トン 240-22856東京、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力169.2kW、回転数 毎分2,900、6気筒、ボア105.8mm、使用燃料軽油、機関製 造年月日不詳、昭和61年12月進水
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 晴れ、風向 南西、風速 約6m/s、視界 良好 海象：波高 約1m
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7人を乗せ、遊漁を終えて帰航中、機関室から異音が生じた。</p> <p>船長は、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舵室でアクセルレバーにより主機の回転数を下げた後、クラッチレバーを前進から中立に入れ、機関室に向かい、機関室内を見たところ、逆転減速機から異音が生じており、逆転減速機の機付の前後進切替レバーを操作したが、プロペラ軸が回らなかったため、運航不能と判断し、海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇によりえい航され、小笠原村二見港に到着した。</p> <p>本船は、本インシデント後、船長により、逆転減速機の開放点検が行われ、主機からの動力を伝達する入力軸（以下「本件入力軸」という。）の曲損及び本件入力軸の軸受の脱落によりプロペラ軸に動力が伝わらないことが判明し、部品の調達が困難であったため修理不能と判断され、廃船となった。</p> <p>船長は、機関修理会社が近辺になく、ふだんから逆転減速機の潤滑油の点検等を自ら行っていたが、本件入力軸の軸受の締め付け状態等</p>

	<p>の開放点検は行っていなかった。</p> <p>逆転減速機は、主機からの動力が本件入力軸を介して油圧湿式多板クラッチにより前進側又は後進側の小歯車を回転させ、噛み合っている大歯車を回転させることでプロペラ軸が回るようになっていた。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、定期的な逆転減速機の開放点検が行われていない中、帰航中、本件入力軸が曲損するとともに本件入力軸の軸受が脱落したことから、内部の歯車が回転せず、プロペラ軸が回らなくなり、運航不能となったものと考えられるが、本件入力軸の曲損等が生じた経緯を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、定期的な逆転減速機の開放点検が行われていない中、帰航中、本件入力軸が曲損するとともに本件入力軸の軸受が脱落したため、内部の歯車が回転せず、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考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、機関修理業者等による逆転減速機の開放点検を定期的に行うこと。</li> </ul>