

船舶事故調査報告書

平成24年8月30日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	浸水
発生日時	平成23年10月20日 22時30分ごろ
発生場所	岩手県宮古市閉伊 ^い 埼東北東方沖 閉伊埼灯台から真方位065° 84海里付近 （概位 北緯40° 15′ 東経143° 40′）
事故調査の経過	平成23年10月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第七 ^{はっこう} 八興丸、196トン 130117、八興漁業株式会社 43.47m×6.80m×2.85m、鋼 ディーゼル機関、713kW、昭和62年2月
乗組員等に関する情報	機関長 男性 64歳 四級海技士（機関） 免許年月日 昭和44年5月23日 免許証交付年月日 平成21年7月21日 免状有効期間満了日 平成26年9月4日
死傷者等	なし
損傷	主機、過給機等濡損
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか15人が乗り組み、閉伊埼東北東方沖を宮古市宮古港に向けて航行中、平成23年10月20日22時30分ごろ、船長が、操舵室で主機回転計が振れているのに気付き、機関室に赴いて機関室への浸水を発見した。</p> <p>本船は、ビルジポンプ及び2台の移動式ポンプによる排水を行い、主機を停止し、発電機関係の船底弁及び船外弁以外の弁を閉めた。</p> <p>機関長は、水位が低下したのち、浸水個所を探した結果、冷却海水主管（以下「主管」という。）から主機潤滑油冷却器へ分岐している冷却海水管（以下「本件冷却海水管」という。）の破断を発見し、応急修理を行った。</p> <p>本船は、主機に海水が入っており、機関長が主機の運転不能と判断し、海上保安部に救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視船に乗組員全員が移乗し、青森県八戸市八戸港外までえい航され、タグボートに引き継がれて八戸港の岸壁に着岸した。</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2 海象：海上 平穏

<p>その他の事項</p>	<p>本船は、機関室の床プレート付近まで浸水し、主機のフライホイールでかき上げられた海水が主機過給機の給気口に降り掛かり、給気口から吸い込んだ海水が、給気集合管を經由して各シリンダに入った。</p> <p>本件冷却海水管は、主管への取付け部付近で破断し、破断面で上下に約5cmずれていた。</p> <p>本件冷却海水管は、本事故の2年前、主管への取付け部の溶接箇所破口を生じ、新替えされていた。</p> <p>機関室のビルジ高位警報装置は、ビルジの液面が船底から約30cm以上になると機関室内の警報が鳴るように設定されていた。</p> <p>機関室内では、本事故時、ビルジ高位警報が鳴っていたが、機関長はエンジン音で聞こえなかった。</p> <p>操舵室には、ビルジ高位警報及び警報表示灯はなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、閉伊埼東北東方沖を航行中、本件冷却海水管の主管への取付け部付近が破断したことから、機関室に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件冷却海水管の取付け部付近の破断面が上下に離れていたことから、船体振動や引張応力を受けて取付け部付近に亀裂が発生し、破断に至った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、閉伊埼東北東方沖を航行中、本件冷却海水管の主管への取付け部付近が破断したため、機関室に浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>	
<p>参考</p>	<p>本船は、本事故後、機関室のビルジ高位警報が聞こえるように警報器の設置場所を変える対策をとった。</p> <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"> ・海水配管は、定期的に腐食等による衰耗状態の点検を行い、必要なものについては早目に新替えすることが望ましい。 ・機関室の見回りを励行し、異常の早期発見に努めること。 ・短期間で破損を繰り返す配管については、無理な取付けとならないよう、取り付ける場所での調整を適切に行うこと。 	