

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014門第43号
事故等種類	浸水
発生日時	平成26年3月26日 05時50分ごろ
発生場所	鹿児島県種子島南東方沖 種子島灯台から真方位125°60海里付近 (概位 北緯29°48.00' 東経131°55.00')
事故等調査の経過	平成26年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	漁船 第一芳竜丸、19トン OT2-3578（漁船登録番号）、個人所有 第294-19764号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	機関長、五級海技士（機関）（機関限定）
死傷者等	なし
損傷	主機及び補機のセルモータ、オルタネータ及びビルジポンプに濡損
事故等の経過	本船は、船長（日本国籍）及び機関長ほか5人（日本国籍1人及びインドネシア共和国籍4人）が乗り組み、まぐろはえ縄漁を終え、主機を回転数毎分1,400とし、速力約9ノットで種子島南東方沖を北西進していた。 機関長は、平成26年3月26日05時50分ごろ、機関室からの火災報知器の警報音を聞き、同室を点検したところ、「主機の清水冷却器入口側に取り付けられた冷却海水管」（以下「本件海水管」という。）から海水が噴出して補機に降りかかり、水蒸気が発生していた。 機関長は、主機を停止し、船底弁を閉鎖して海水の噴出を止めた後、排水作業を行った。 本船は、船長が118番通報を行い、来援した巡視船にえい航され、27日11時30分ごろ宮崎県日南市油津港に入港した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約6m/s、視程 約20km 海象：海上 平穏
その他の事項	本件海水管は、本事故後、主機製造販売整備業者の点検により、腐食及び破口が確認された。 機関室は、主機が機関室の中央付近に、補機がその左舷側にそれぞれ配置され、天井に火災報知器が装備されていた。 主機の冷却海水は、機関室の左舷側に設けられた船底弁から海水ポンプにより吸引加圧され、空気、清水、潤滑油及び減速機潤滑油の各

	<p>冷却器を冷却した後、船外に排出されるようになっていた。</p> <p>機関取扱説明書には、空気冷却器及び清水冷却器にそれぞれ4個取り付けられている防食亜鉛を約500時間ごとに点検し、適切に交換するよう記載されていた。</p> <p>本船は、年間約9か月操業していた。</p> <p>主機製造業者によれば、海水管は、防食亜鉛が定期的に交換されずに消耗すれば、腐食が進展する。</p> <p>機関長は、本事故の約8か月前に空気冷却器及び清水冷却器の防食亜鉛を点検していたが、消耗が少なかったため、点検間隔を延ばしていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、種子島南東方沖を北西進中、本件海水管が腐食して破口が生じたことから、海水が噴出し、機関室に浸水したものと考えられる。</p> <p>本件海水管は、防食亜鉛が、適切な時期に点検されず、消耗したことから、腐食が進展し、破口が生じたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、種子島南東方沖を北西進中、本件海水管が腐食して破口が生じたため、海水が噴出し、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>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"> ・主機に使用されている防食亜鉛は、機関取扱説明書に従って適切な時期に点検し、正規のものと交換すること。