

船舶事故調査報告書

令和5年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	浸水
発生日時	令和5年5月16日 15時20分ごろ
発生場所	福岡県福岡市 ^{げんかい} 玄界島北東方沖 玄界島灯台から真方位046°2.2海里付近 (概位 北緯33°43.1' 東経130°16.0')
事故の概要	プレジャーボート ^{アスカ} Asukaは、航行中、ゴム製冷却海水管に破口を生じ、機関室が浸水した。
事故調査の経過	令和5年5月29日、主管調査官（門司事務所）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	プレジャーボート Asuka、5トン未満（長さ10.91m） 294-18587福岡、株式会社ヒロショウ技建 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力264.78kW、回転 数毎分2,600、6気筒、ボア110mm、使用燃料軽油、機関製 造年月不詳、平成6年10月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	潤滑油冷却器のゴム製冷却海水管に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せて航行中、主機の回転数が上がらなくなって速力が下がりはじめた。 船長は、機関室を確認したところ、十数 cm の高さまで液体が溜まっていることを認め、燃料油が漏れたと思い、直ちに主機を停止した。 船長は、船舶整備業者に連絡して機関室内の状況を説明し、助言を求めたところ、何らかのホースが破損している可能性があるとの助言されたので、自力で航行することは危険と判断し、携帯電話で118番通報を行った。 本船は、来援した巡視船の搭載艇により福岡市の漁港に^い航された。 本船は、本事故後、船舶整備業者による調査で、‘潤滑油冷却器の出口側に当たるゴム製冷却海水管’（以下「ゴム製冷却海水管」という。）に破口が生じていることが認められ、同破口から冷却海水が漏^いえしていたことが判明した。 船舶整備業者の担当者は、ゴム製冷却海水管の状態から判断して経年劣化により破口が生じたものと推測した。

	船長は、平成２４年７月ごろに本船を中古で購入して以降、ゴム製冷却海水管に破口を生じるなど思ってもいなかったのに、ゴム製冷却海水管の点検や交換を行っていなかった。 船長は、本事故前、出港前点検の際に、冷却海水の排出状況や機関室の状態等に異常がないことを確認していた。
分析	本船は、１０年以上ゴム製冷却海水管の点検及び交換が行われていない状態で航行中、ゴム製冷却海水管が経年劣化により破口を生じたことから、ゴム製冷却海水管から冷却海水が漏えいし、機関室に浸水したものと考えられる。 本船は、船長がゴム製冷却海水管に破口を生じるなど思ってもいなかったことから、１０年以上ゴム製冷却海水管の点検及び交換が行われていなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、１０年以上ゴム製冷却海水管の点検及び交換が行われていない状態で航行中、ゴム製冷却海水管が経年劣化により破口を生じたため、機関室にゴム製冷却海水管から冷却海水が漏えいして発生したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、ゴム製冷却海水管について、定期的に目視や触手による点検を行い、ひび割れなどがないかを確認し、劣化が認められる場合は、機関整備業者に依頼するなどして交換を行うこと。 なお、ゴム製冷却海水管は、状態の良否に関わることなく、定期的に交換することが望ましい。