

船舶事故調査報告書

令和7年3月26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10月1日 17時50分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前埼東方沖 御前埼灯台から真方位089° 8.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 35.9′ 東経138° 23.4′）
事故の概要	ケミカルタンカー藤和丸は、航行中、機関室に浸水した。
事故調査の経過	令和5年10月3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	ケミカルタンカー 藤和丸、499トン 107689、大豊運輸株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 機関長、六級（機関）（履歴限定）（機関限定）
死傷者等	なし
損傷	主機冷却海水入口管の腐食による破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 5、視界 良好 海象：波向 西、波高 約1m
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか4人が乗り組み、積荷を行う目的で、千葉県袖ヶ浦市袖ヶ浦港を出港し、山口県宇部市宇部港に向かった。（写真1参照）</p>  <p>写真1 本船</p> <p>本船は、船橋当直に航海士が、機関当直に機関士がそれぞれ当たり、機関回転数毎分350、約9ノットの対地速力で御前埼東方沖を航行中、機関室の異状を知らせる警報が鳴った。（図1参照）</p>

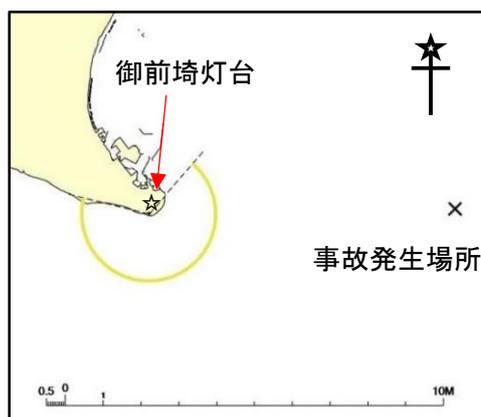


図1 事故発生場所概略図

機関長は、機関室に降りて機関士と共に警報の発出元を調査したところ、同室が浸水していることを認め、自室で休息していた船長に機関室が浸水していることを報告するとともに、すぐに主機を停止し、主機冷却海水船底元弁（以下「海水船底元弁」という。）を閉鎖したい旨を伝えた。

船長は、昇橋して周囲の他船の航行状況を確認し、陸岸に接近して漂泊した後、主機を停止して海水船底元弁の閉鎖を行うよう機関長に指示を出した。

船長は、次いで本事故が発生したことを船舶電話でA社に報告し、引船の手配を依頼するとともに海上保安庁への通報を行った。

本船は、陸岸に接近して漂泊した後、機関長が主機を停止して海水船底元弁を閉鎖した。

本船は、その後、A社が手配したサルベージ会社の引船により、静岡県清水港にえい航された。

本船は、着岸後、海上保安庁と共に原因を調査したところ、機関室床下に配管した主機冷却海水入口管（以下「海水入口管」という。）に経年劣化による腐食で破口が生じて海水が噴出し、機関室に浸水したことが判明した。（図2参照）

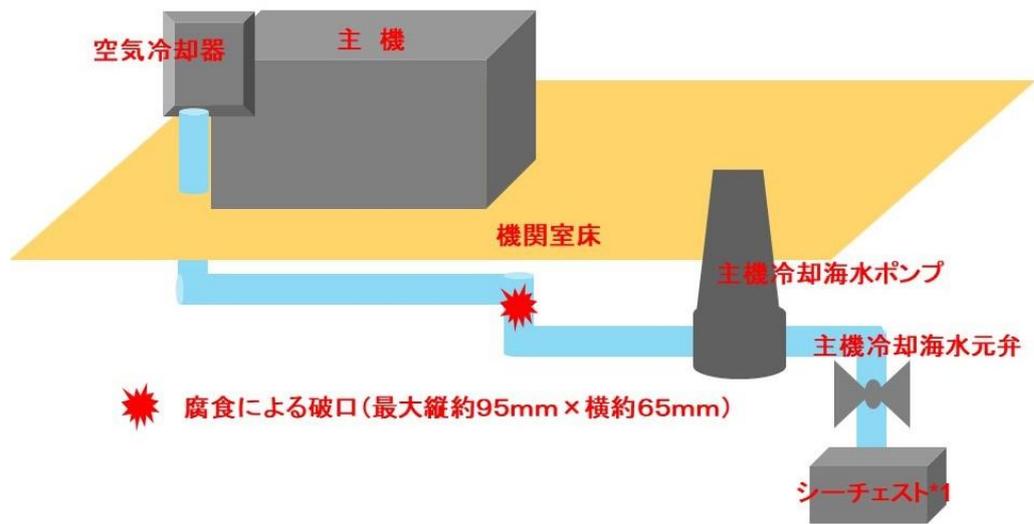


図2 主機冷却海水配管略図

機関長は、ふだんの機関室点検の際、ビルジ計測を定期的に行い、異状を認めなかったため、海水入口管の状況確認を行わなかった。

分析

本船は、御前埼東方沖を航行中、海水入口管が経年劣化により腐食で破口したことから、海水が噴出して機関室に浸水したものと考えられる。

機関長は、ふだんの機関室点検の際、ビルジ計測を定期的に行っていたが、ビルジの顕著な増加等の異状を認めなかったことから、海水入口管の状況確認を行わないまま、同管の腐食の進行に気付かなかったものと考えられる。

原因

本事故は、本船が、ふだんから機関長による海水入口管の状況確認が行われていなかったため、御前埼東方沖を航行中、機関長が海水入口管の腐食が経年劣化により進行していることに気付かず、腐食で生じた破口から機関室に海水が浸入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。

- ・機関長は、機関室を点検する際、海水入口管の経年劣化に注意を払い、定期的なビルジ計測に加え、海水入口管の状況確認を行うこと。

*1 シーチェストとは、冷却海水や、バラスト水の取入口が付いている船底にある窪み^{くぼ}をいう。