

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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11月10日 01時40分頃
発生場所	山口県下関市角島北西方沖 角島灯台から真方位308° 32海里付近 (概位 北緯34° 40.8' 東経130° 19.9')
事故の概要	漁船第五日新丸は、航行中、機関室内に浸水した。
事故調査の経過	令和6年1月30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	漁船 第五日新丸、19トン TT2-1925（漁船登録番号）、日新丸水産有限会社（A社） 第272-17260号（船舶検査済票の番号） ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力736.0kW、回転数 毎分1,500、6気筒、ボア165mm、使用燃料A重油、機関製 造年月日不詳、昭和63年6月4日進水
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	主機等に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、角島北西方の漁場で操業を終えた後、下関市特牛港に向けて帰航を開始した。</p> <p>船長は、航行中、主機冷却水温度の警報が鳴ったので主機を確認しようと機関室内を確認した際、浸水を認めた。その後、主機を停止し、機関室への浸水が止まったことを確認した。</p> <p>船長は、整備業者及びA社に電話連絡後、近くで操業していた僚船に救助を依頼した。</p> <p>本船は、来援した僚船にえい航されて帰港した。</p> <p>船長から依頼を受けた整備業者は、本事故後、主機を点検したところ、主機の冷却海水管とゴムホースの接続部（以下「本件接続部」という。）のホースバンドの締付けが弱くなっている、本件接続部から機関室内へ冷却海水が流出することを確認した。</p> <p>また、整備業者は、冷却海水系統の熱交換器（以下単に「熱交換器」という。）内に金属粉やごみ等が溜まり目詰まりを生じていたことを確認し、冷却海水ポンプから送水された冷却海水圧力が上昇し、本件接続部から海水が噴出したと推察した。</p> <p>船長は、これまで定期的な主機の点検を整備業者に依頼していた</p>

	<p>が、熱交換器の開放整備をいつ実施したのか覚えていなかった。</p> <p>船長は、本事故発生前の3～4か月前から主機の冷却海水が船外に排出される状態を見て、海水の流れがあまり良くないと感じていたが、状態が急に悪くなることはないと思っていた。</p>
分析	<p>本船は、航行中、ホースバンドの締付けが弱くなっていた本件接続部から冷却海水が噴出し、機関室内に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、熱交換器内に金属粉やごみ等が溜まり目詰まりを生じたことから、冷却海水ポンプから送水された冷却海水圧力が上昇し、本件接続部から海水が噴出したものと考えられる。</p> <p>船長は、熱交換器の開放整備時期を覚えておらず、主機の冷却海水の流れが良くないと感じていたが、状態が急に悪くなることはないと思っていたことから、同整備を行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、船長が熱交換器の開放整備を長期間行っていなかったため、本船が航行中、熱交換器が目詰まりして冷却海水圧力が高くなり、本件接続部から海水が噴出して、機関室内に浸水したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船舶所有者は、定期的に熱交換器及び冷却海水管の点検整備を行い、必要に応じて部品の交換等を行うこと。 ・ 船長は、冷却海水の流れが悪い等、不具合の兆候を認めた場合、早めに点検整備を行うこと。