

船舶事故調査報告書

令和8年3月25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6年10月11日 10時38分頃（船長が浸水を認めた時間）
発生場所	愛媛県今治市小大下島北東方沖 大下島灯台から真方位296° 970m付近（船長が浸水を認めた場所） （概位 北緯34° 11.6′ 東経132° 54.5′）
事故の概要	プレジャーボート延喜丸は、航行中、機関室に浸水した。
事故調査の経過	令和6年12月19日、主管調査官（広島事務所）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 延喜丸、5トン未満（長さ6.63m） 281-11424愛媛、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力53.0kW、回転数 毎分3,000、4気筒、ボア91.5mm、使用燃料軽油、機関製造 年月日不詳、昭和54年11月進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・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 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者3人を乗せ、釣りの目的で、今治市大浜漁港を出港し、釣り場を移動しながら小大下島北東方沖に到着した後、クラッチレバーを中立とし、主機を運転した状態で漂泊を開始した。</p> <p>船長は、漂泊を開始してすぐに船体が左に傾斜していることに気付き、機関室の蓋を開け、機関室の半分の高さまで浸水しているのを認めた。</p> <p>船長は、小大下島北東部の海岸が近かったため、同海岸に本船を接近させて投錨し、主機を停止した。</p> <p>船長は、ビルジポンプで機関室の排水を開始し、同乗者全員に小大下島に上陸するように指示した後、118番通報した。上陸後、知り合いの修理会社に救援を求めた。</p> <p>船長及び同乗者は、来援した修理会社の船に救助され、本船は、同船にえい航されて大浜漁港に帰港した。（図1参照）</p>



図1 事故発生場所概略図

本船は、後日、修理会社による点検の結果、主機のクラッチ潤滑油冷却器冷却海水出口側蓋の出口配管（以下「本件配管」という。）のゴム管との接続部が破断していたことが判明した。

（写真1及び図2 参照）

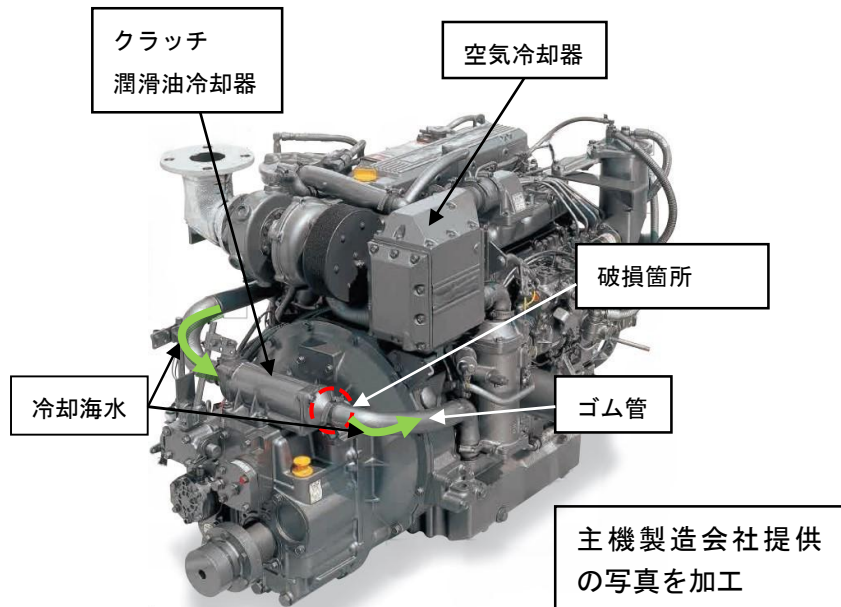


写真1 同型主機

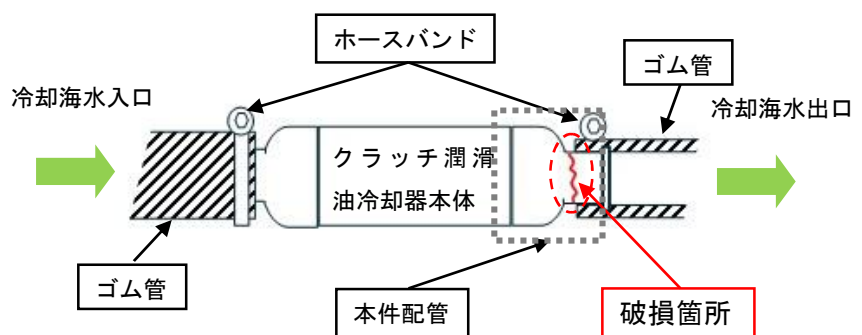


図2 クラッチ潤滑油冷却器構造図

冷却海水系統は、取水口から取り入れた海水が、冷却海水ポンプ、清水冷却器、クラッチ潤滑油冷却器、主機潤滑油冷却器及び空気冷却器を経て船外に排出されるものであった。

本件配管は、青銅鑄物^{*1}（JIS規格 CAC406C）製で肉厚が約5mmであったが、腐食によって肉厚が半分ほどになっており、また、ゴム管も経年劣化によって、硬化していた。

船舶所有者は、令和2年3月頃本船を中古で入手しており、入手前の本件配管の点検整備の記録がなく、また、これまでに急なビルジの増加がなく、本件配管が腐食して破断するとは思っていなかったため、本件配管を点検したことがなかった。

船長は、知人である船舶所有者から本船を無償で数回借用しており、船舶所有者が船舶関係の修理業を営んでいるので、本船の点検整備を行っていると思い、また、発航前検査を行う指示も受けなかった

*1 「青銅鑄物」とは、銅を主成分とし、すず、鉛及び亜鉛を添加した合金を溶かして型に流し込み成形したもので、耐摩耗性や耐食性に優れている。

	<p>ので、ふだんから本件配管を含めた点検を行っていなかった。</p> <p>本船は、浸水警報装置が設置されていなかった。</p> <p>船長及び同乗者全員は、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	<p>本船は、主機を運転した状態で漂流中、腐食が進行していた本件配管が破断したことから、機関室内に浸水したものと考えられる。</p> <p>本件配管の破断部が廃棄されており、破断に至る状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>船舶所有者は、本船入手後約4年間、急なビルジの増加等がなかったことから、本件配管をこれまで点検せず、本件配管の腐食の進行に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>本件配管の破断部は、ゴム管等の接続部付近で見づらいことから、船長による発航前検査で異常の有無を外観で発見するのは困難であったものと考えられる。</p> <p>船長は、機関関係の知見が十分でなかったことから、船舶関係の修理業を営んでいた船舶所有者が本船の点検整備を適切に行っていると期待し、また、発航前検査を行うよう同所有者から具体的な指示を受けていなかったことから、ふだんから本件配管を含めた機関の点検を行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、船舶所有者が、本船入手後約4年間本件配管を点検しておらず、また、船長が、機関の点検を行っていなかったため、本件配管の腐食の進行に気付かず、本船が主機を運転した状態で漂流中、本件配管が破断し、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"> ・ 小型船舶の所有者は、腐食等によって冷却海水系統の配管に破断が生じることがあるため、取扱説明書等に記された整備間隔に基づき、定期的に配管及び防食亜鉛等を点検し、状況に応じて適切に交換すること。 ・ 小型船舶の船長は、冷却海水系統を含めて発航前検査を実施すること。 ・ 小型船舶の所有者は、浸水警報装置やビルジ高位警報装置を設置することが望ましい。