

船舶インシデント調査報告書

令和8年3月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	令和7年8月3日 18時00分頃
発生場所	フィリピン共和国サマル島東方沖 （概位 北緯12°57.0′ 東経132°20.0′）
インシデントの概要	漁船第三みえ丸は、操業中、舵取機用油圧ポンプ等の補機が運転できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和7年9月18日、主管調査官（神戸事務所）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 第三みえ丸、19トン ON2-0421（漁船登録番号）、個人所有 第296-15583号（船舶検査済票の番号） ディーゼル機関、4サイクル、出力405.00kW、回転数毎分 1,850、6気筒、ボア150.0mm、使用燃料軽油、機関製造年 月日不詳、昭和58年12月20日進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型 機関長、六級（機関）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1m
インシデントの経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか8人（日本国籍1人、フィリピン共和国国籍7人）が乗り組み、まぐろはえ縄漁の目的で沖縄県那覇市泊漁港を出航し、サマル島東方沖で操業中、機関室から金属音が発生し、船内電源が喪失するとともに、舵が作動不能の状態となった。</p> <p>機関長は、補助発電機を立ち上げて電源を復旧させ、舵の作動不能の原因を調査したものの判明せず、その旨を船長に報告した。</p> <p>船長は、自力航行不能と判断し、僚船にえい航を依頼して泊漁港に帰航して修理することとした。</p> <p>本船は、帰航の途中で別の僚船にえい航を引き継がれて泊漁港に入航し、修理会社によって原因調査が行われた。</p> <p>本船は、主機のクランク軸に、接続面がギア形状のスプライン（シャフトの表面にギア形状の溝を加工したもの）を介して補機駆動軸が接続されており、同軸でプーリー及びVベルトを介して発電機及び舵取機用油圧ポンプが駆動されていた。</p> <p>修理会社は、スプラインのギアが経年劣化で摩耗し、スプラインが空回りして補機駆動軸が回転しないことを確認した。本船は、整備会</p>

	<p>社によって、スプラインを製作の上、同品が交換された。</p> <p>スプラインは、昭和58年に本船が建造されてから、約十数年前に一度交換されていたが、令和5年に実施した定期検査時における整備では、修理会社によって点検されておらず、また、乗組員では分解点検できない場所にあった。</p> <p>機関長は、約20年前から本船に乗り組んでいるが、定期検査等で入渠した際の修理会社による整備内容は、前船舶所有者が決定しており、スプラインの存在を知らなかった。</p> <p>(写真1 補機駆動軸、写真2 スプライン取付状況、写真3 スプライン形状、写真4 スプラインギア損傷状況 参照)</p>
分析	<p>本船は、操業中、主機クランク軸と補機駆動軸を接続しているスプラインのギアが経年劣化で摩耗したことから、スプラインが空回りして補機駆動軸が回転せず、舵取機用の油圧ポンプが駆動しないことで舵が作動しなくなり運航不能となったものと考えられる。</p> <p>機関長は、スプラインの存在を知らなかったことから、入渠した際の定期検査時に整備会社に対して、スプラインの点検を指示しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、機関長が、本船のドックでの定期検査時に、補機駆動のスプラインの存在を知らず、定期検査時に整備会社に対して点検の指示をしていなかったため、スプラインのギアが経年劣化で摩耗していることに気付かず、本船が操業中、スプラインが空回りして舵取機用油圧ポンプが駆動できず、舵が作動しなくなったことにより発生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"> ・ 機関長は、定期的に補機駆動軸のスプラインを含め、駆動部の点検を実施し、摩耗箇所等を発見した場合は早めに部品交換等を実施すること。 ・ 船舶所有者は、過去の交換部品を把握し、必要な部品は予備品として保有しておくことが望ましい。

写真1 補機駆動軸

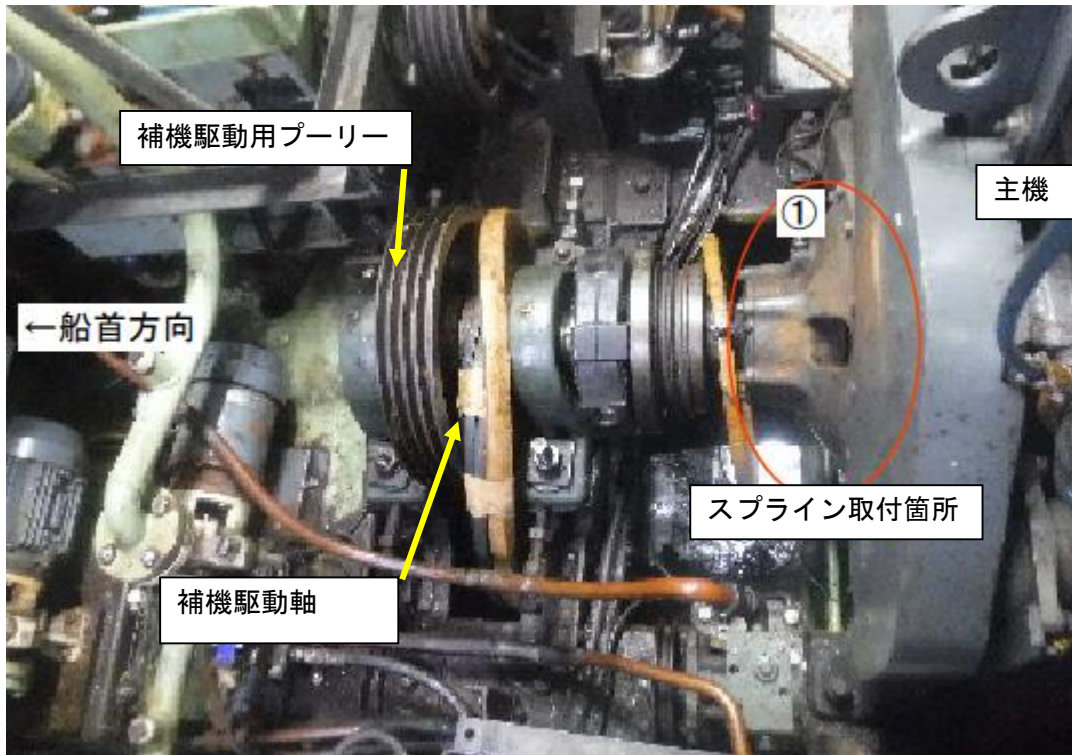


写真2 スプライン取付状況

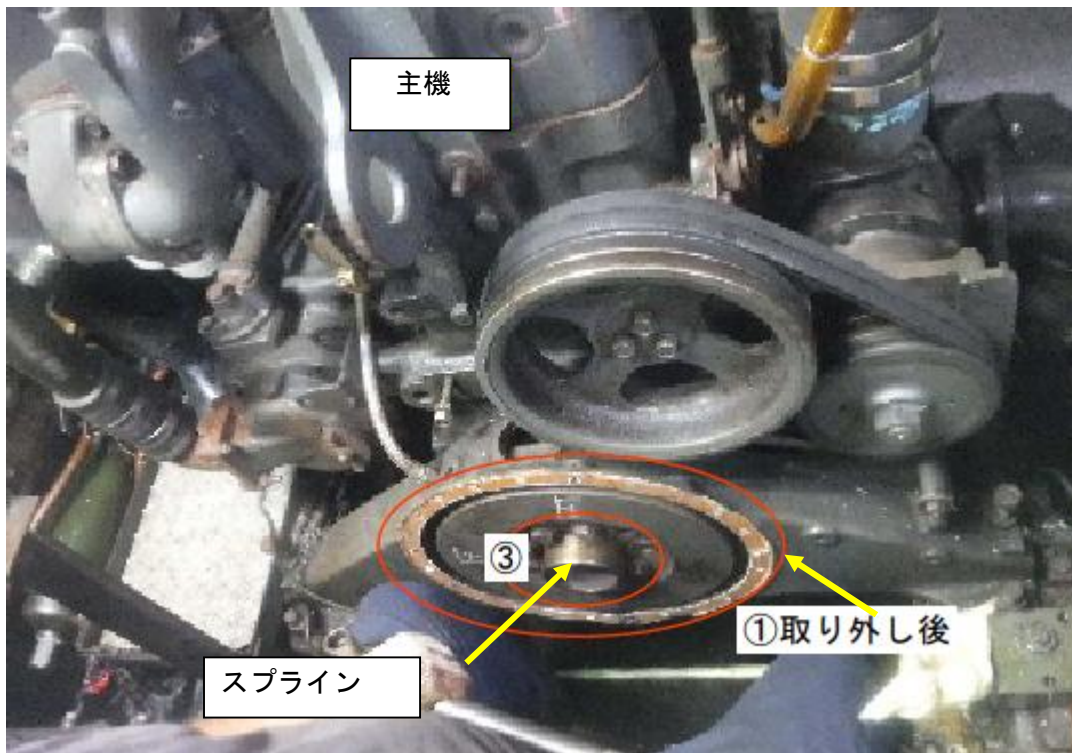


写真3 スプライン形状



写真4 スプラインギア損傷状況

