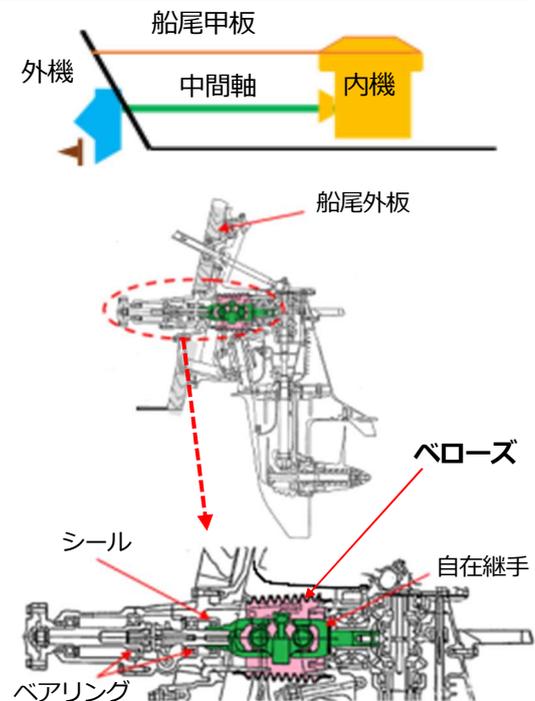


航行中、自在継手を覆う水濡れ防止のゴム製ベローズ内に水が入り、自在継手が腐食して破断し、船体のシール等と共に抜け、開口した軸穴から浸水して沈没した事例

事故の概要：本船（漁船、総トン数1.5トン、8.54m(L)、ディーゼル機関、出力：73kW）は、航行中、船尾外板の軸穴から浸水して沈没した。

事故の経過：

- ・本船は、船長が1人で乗り組み、活魚を届ける目的で、08時15分ごろ係留地を発し、約11.5ノットの対地速力で航行した。
- ・船長は、08時46分ごろ、ガシツという異音と同時にドライブユニット（外機）が停止したので、チルトアップして外機を見たが異常を認めなかった。
- ・船長は、機関室で、主機（内機）と外機をつなぐユニバーサルジョイント（自在継手）が船内側に抜け、開口した船尾外板中央部の軸穴から浸水しているのを認め、瞬く間に浸水して船尾部が水没したので、本事故の発生を通報し、救命胴衣を着用して本船を離れ、泳いでいたところを旅客船に救助された。
- ・本船は08時50分ごろ船首部を上方に向けた状態で沈没した。
- ・本船は、自在継手が、腐食して破断したのち、シール等と共に船内側に抜け、直径約15cmの軸穴が開いていた。製造者によれば、自在継手は、水濡れしないようベローズ（ゴム製蛇腹管）で覆われていたが、内部に入った海水により腐食したとのことであった。
- ・ベローズ内に海水が入った要因は、①船体に付着したかき等との接触による損傷、②ベローズを固縛するバンドの緩み、③バンドを巻き締めていた箇所劣化や損傷による隙間が生じていたことがあったものと考えられる。



事故前の状況：定期点検一覧表には、ベローズ等は300時間又は3か月ごとに点検し、1年ごとに交換すること、自在継手は300時間又は3か月ごとに点検することとなっていた。船長は、自在継手に腐食等が発生していると思わず、定期点検を行っていなかった。

原因：本事故は、本船が南進中、船長が、ベローズ、バンド及び自在継手の点検を適切に行っていなかったため、腐食していた自在継手が破断して船内側に抜け、開口した船尾外板中央部の軸穴から浸水して沈没したものと考えられる。

再発防止に向けて（事故等の防止対策）

- ・船内外機船の自在継手が腐食すれば、軸穴から浸水して沈没するおそれがあることを認識し、ベローズ、バンド、自在継手の点検及び整備を適切に行うこと。

本事故の調査報告書は当委員会ホームページで公表しています。（平成31年2月28日公表）
https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-2-29_2018hs0046.pdf