

船舶事故調査報告書

平成22年3月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲也
 委員 根本 美奈

事故種類	沈没
発生日時	平成21年1月15日 08時25分ごろ
発生場所	茨城県鹿島港北東方沖11.5海里(M)付近 (概位 北緯36°02.2′ 東経140°54.1′)
事故調査の経過	平成21年1月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 ^{せいえい} 成栄丸、14トン IG2-2321（漁船登録番号）、個人所有 14.98m(Lr)×4.00m×1.27m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和53年12月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成4年5月8日 免許証交付日 平成18年7月10日 (平成24年5月7日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、平成21年1月13日深夜に茨城県平潟港を出港し、小型機船底びき網漁に従事後、翌14日13時00分ごろ銚子港魚市場前に着岸し、漁獲物を揚げた。</p> <p>甲板員A1は、14時00分ごろ漁獲物収納用のプラスチック製樽を操舵室前にある魚倉（深さ1.4～1.5m）に戻したとき、魚倉内には海水が溜まっていないのを見た。</p> <p>本船は、15日03時00分ごろ、搭載した漁具や氷が容易に移動しない状態として船上の開口部を閉鎖し、日頃と同様の喫水で出港した。</p> <p>船長及び甲板員A1は、本船が銚子港内を航行中、船体の傾きに異状を感じなかった。</p> <p>船長は、鹿島港北東方沖約11.5Mの漁場に向け、左前方からの風と波を受けながら6～7ノットの速力で北進した。</p> <p>甲板員A1と甲板員A2は、船員室で横になって休息中、波が船底を叩くのが分かったが、いつものことなので休息を続けた。</p> <p>船長は、05時50分ごろ、目的の漁場に到着して船首を風波に立て、機関を微速力前進に減速して操業準備のベルを鳴らした。</p> <p>甲板員A1と甲板員A2は、操業準備のため甲板上に向かおうとした際に</p>

	<p>船体の右前方への傾きに気付き、船長に報告した。</p> <p>船長は、船体点検を行ったところ、魚倉が7～8分目まで浸水しており、機関室にも浸水があったので、すぐに電動式排水ポンプを魚倉で2台、機関室で2台使用して排水を開始した。</p> <p>船長は、徐々に浸水量と右傾斜が増すことから危険を感じ、付近にいた複数の僚船に無線で救助を求め、機関を中立回転とし、排水ポンプなどの電源を入れたままの状態として、06時30分ごろ駆けつけた僚船に甲板員とともに移乗し、その後平潟漁港に搬送された。</p> <p>茨城漁業無線局から連絡を受けた海上保安庁は、巡視艇及び航空機を出動させ、巡視艇が08時05分ごろ到着したところ、08時11分ごろ本船が右舷側に横転し、08時25分ごろ沈没したのを認め、11時00分ごろ本船から漏出した燃料油が長さ約500m、幅約20mとなって浮流したものの、次第に自然消滅するのを確認した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 5、気温 約2.5℃、視界 良好、日出時刻 06時46分</p> <p>海象：波高 2～3m、流向 北からの波、注意報等 1月14日17時05分水戸地方気象台から茨城県北部及び距岸20Mの海域を対象として波浪注意報が発表されていた。</p>								
<p>その他の情報</p>	<p>(1) 船体構造</p> <p>本船修理造船所担当者の口述によれば、船首から順に船首倉、魚倉、機関室及び舵機室が、機関室の上に操舵室が配置され、水密の船首隔壁及び機関室前端隔壁があって、魚倉と機関室との間を通じる箇所はなかった。</p> <p>本船FRP工事担当者の口述によれば、魚倉は二重底構造となっていた。</p> <p>(2) 整備状況及び修理歴</p> <p>船長の口述によれば、毎年7～8月の休漁期間中にスタンチューブのパッキンを取り替えていたほか、機関室内の海水管やソナー取付け部に異状はなかった。</p> <p>本船FRP工事担当者の口述によれば、平成20年5月機関室前部及び魚倉の左舷側船底外板が割れていたことから、船底外板のほか二重底内部及び機関室前端隔壁のFRP積層工事を行った。</p> <p>本船修理造船所担当者の口述によれば、本船は10～15年前から休漁期間中に同造船所で上架して整備しており、船体外板については、整備時に不具合な箇所があればその都度修理し、平成20年8月魚倉の右舷側船底外板に層間剥離を生じていたことから、自社において修理工事を行った。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">乗組員等の関与</td> <td style="vertical-align: top;">不明</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">船体・機関等の関与</td> <td style="vertical-align: top;">あり</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">気象・海象の関与</td> <td style="vertical-align: top;">不明</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">判明した事項の解析</td> <td style="vertical-align: top;"> <p>本船は、鹿島港北東方沖を航行中、魚倉等の船内に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、排水ポンプによる排水量を上回って浸水したため、浮力を失い、沈没したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	不明	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	不明	判明した事項の解析	<p>本船は、鹿島港北東方沖を航行中、魚倉等の船内に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、排水ポンプによる排水量を上回って浸水したため、浮力を失い、沈没したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	不明								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	不明								
判明した事項の解析	<p>本船は、鹿島港北東方沖を航行中、魚倉等の船内に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、排水ポンプによる排水量を上回って浸水したため、浮力を失い、沈没したものと考えられる。</p>								

	<p>本船は、船体外板にき裂又は破口が生じたことから、魚倉等の船内に浸水した可能性があると考えられるが、き裂又は破口が生じた箇所については明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が鹿島港北東方沖の漁場に向けて航行中、魚倉等の船内に浸水し、排水ポンプの能力を上回って浸水したため、浮力を失って沈没したことにより発生したものと考えられる。</p>