

# 船舶事故調査報告書

平成22年5月27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2月19日 13時00分ごろ
発生場所	佐賀県呼子港 呼子港名護屋B防波堤灯台から真方位178° 1,470m付近 (概位 北緯33° 31.50′ 東経129° 52.72′)
事故調査の経過	平成21年3月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1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	A 押船 第一カンキョウ、19トン 293-29122佐賀、有限会社環境技建 13.00m×5.20m×2.10m、鋼 ディーゼル機関2基、合計868kW、昭和59年3月 B 台船 第一カンキョウ、約146トン なし、有限会社環境技建 23.0m×9.0m×2.0m、鋼 なし、昭和60年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 51歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年8月15日 免許証交付日 平成19年8月17日 (平成24年8月16日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 全損
事故の経過	A船は、可燃物収集車2台を搭載したB船の船尾凹部に船首を挿入して押船列を構成し、佐賀県唐津市の委託を受けて市内諸島のゴミの収集にあたっていた。 A船は、平成21年2月17日07時00分ごろ、唐津港西港を出港し、高島と神集島に寄港してゴミ収集を行い、12時40分ごろ呼子港名護屋の基地に帰港した。A船の船尾が下がっているとの船舶所有者の指摘を受けて、船長Aが船体を点検したが異常は認められなかった。 翌18日、船長Aは、A船とB船を切り離して、A船を点検したところ、船尾が約20cm下がっていたので、翌19日に長崎県平戸市の造船所で修理することになった。 A船は、造船所に入るまでの間にゴミ収集を行うため、19日07時00分ごろ、船長1人が乗り組み、B船と押船列を構成して基地を出港

	<p>し、馬渡島<sup>まだら</sup>で収集を終え、09時20分馬渡島を出港し、松島に向けて3～4ノットの速力で、船首方から高さ1.5～2mの波を受けながら東進した。</p> <p>船長は、船尾上甲板に溜まる海水の量がいつもより多いことに気付いて点検したところ、使用していない機関室船尾側のNo.1燃料タンク（以下「本件タンク」という。）に浸水しているのを認め、松島への航行を断念して基地に帰航することとし、可燃物収集車の運転手2人が排水ポンプ2台で排水作業を行ったが、本件タンクの浸水量や船尾上甲板の溜水量が増加した。</p> <p>A船は、11時40分ごろ、基地に到着して押船列を構成したまま右舷着けして排水作業を続けたが、機関室付近の甲板まで海水に浸かるようになり、機関室にも海水が流入し、13時00分ごろ、手配した重機などが到着する前に船首部を残して沈没した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 1.5～2m</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船の船尾舵機室の下方は、縦約1.96m、横約4.90m、深さ約0.63m（容量約6.0m<sup>3</sup>）の閉鎖された区画（以下「本件区画」という。）となっており、本件区画と機関室の間は、縦約2.45m、横約4.90m、船尾側深さ約0.63m、船首側深さ約1.19m（容量約10.9m<sup>3</sup>）の本件タンクとなっていた。</p> <p>船長Aは、着岸後の排水作業中、本件区画と本件タンク間の隔壁上部に長さ約3～5cmの隙間が5箇所あり、本件区画から本件タンクに海水が流入しているのを認めた。</p> <p>船長Aは、着岸後の排水作業中、機関室付近の上甲板まで海水が滞留し、機関室にも浸水しているのを認めた。</p> <p>A船は、押船列を構成して航行しているときには船尾が下がるので、排水口から入った海水が、いつも船尾上甲板に溜まっていた。</p> <p>A船は、引き揚げ後、甲板上に数箇所の破口が認められたが、船長Aは、事故発生前に甲板上の破口を認めなかった。</p> <p>引き揚げ後、A船の船底及び舷側の外板に破口は認められなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="555 1464 868 1507">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="868 1464 1457 1507">不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 1507 868 1550">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="868 1507 1457 1550">不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 1550 868 1592">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="868 1550 1457 1592">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="555 1592 868 2063">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="868 1592 1457 2063"> <p>A船は、本件区画、本件タンク及び機関室に浸水したため、浮力を喪失して沈没したものと考えられる。</p> <p>A船は、次のことにより、本件区画、本件タンク及び機関室に浸水した可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 本事故時の出港前には、既に本件区画に浸水し、航行中、本件区画内の海水が本件タンクに流入した。</p> <p>(2) 航行中、甲板上に滞留した海水が、甲板の劣化箇所から本件区画及び本件タンク</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	不明	船体・機関等の関与	不明	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>A船は、本件区画、本件タンク及び機関室に浸水したため、浮力を喪失して沈没したものと考えられる。</p> <p>A船は、次のことにより、本件区画、本件タンク及び機関室に浸水した可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 本事故時の出港前には、既に本件区画に浸水し、航行中、本件区画内の海水が本件タンクに流入した。</p> <p>(2) 航行中、甲板上に滞留した海水が、甲板の劣化箇所から本件区画及び本件タンク</p>
乗組員等の関与	不明								
船体・機関等の関与	不明								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>A船は、本件区画、本件タンク及び機関室に浸水したため、浮力を喪失して沈没したものと考えられる。</p> <p>A船は、次のことにより、本件区画、本件タンク及び機関室に浸水した可能性があると考えられる。</p> <p>(1) 本事故時の出港前には、既に本件区画に浸水し、航行中、本件区画内の海水が本件タンクに流入した。</p> <p>(2) 航行中、甲板上に滞留した海水が、甲板の劣化箇所から本件区画及び本件タンク</p>								

		<p>に流入した。</p> <p>(3) 着岸後、船尾が沈下し、機関室付近の上甲板上に滞留した海水が、甲板の劣化箇所から機関室に流入した。</p> <p>A船は、引き揚げ後、甲板上に数箇所の破口が認められたが、引き揚げ時に破口が開いた可能性があると考えられることから、甲板の劣化箇所は特定できず、浸水箇所は明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、押船列を構成して馬渡島から松島に向けて東進中、本件区画及び本件タンクに浸水し、さらに基地に着岸後に機関室にも浸水したため、浮力を喪失して沈没したことにより発生したものと考えられる。</p>	