

船舶事故調査報告書

平成23年9月1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 石川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年3月30日 12時30分ごろ
発生場所	岡山県瀬戸内市長島南岸付近 岡山県備前市大多府島灯台から真方位268° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 40.7′ 東経134° 14.9′）
事故調査の経過	平成23年4月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 主機、出力、進水等	漁船 海福丸、4.8トン OY3-20639（漁船登録番号）、個人所有 11.60m（Lr）×2.78m×0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和62年7月13日
乗組員等に関する情報	船長 男性 76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 昭和49年9月25日 免許証交付日 平成20年6月6日 （平成26年4月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底部擦過傷、シューピース、ラダーストック及びプロペラ曲損、 プロペラ軸前端コーンパート及びキー損傷
事故の経過	本船は、船長が乗り組み、1人を同乗させ、長島南方沖の漁場で小型底びき網の操業を開始した。 船長は、平成23年3月30日12時20分ごろ、大多府島灯台から真方位262° 2.4M付近において、前進クランチを嵌入させたときに生じた異音に気付き、本船を漂泊させ、北東方の陸岸に向けて南西の風が吹く状況下、機関室に入り、緩んでいたプロペラ軸前端部の軸継手ボルトの全部を増締めする作業に取り掛かった。 船長は、軸継手ボルトの増締め作業を行うに当たり、同乗者に周囲の状況を監視させていなかった。 本船は、風に流されて約500m離れていた陸岸に接近する状況となったが、船長及び同乗者がこのことに気付かず、12時30分ごろ長島南岸付近の浅瀬に乗り揚げた。 その後、本船は、来援した他船に引かれて離礁した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4 海象：潮汐 下げ潮の中央期
その他の事項	プロペラ軸は、前端部のキー付きコーンパートを軸継手のフランジに挿

	<p>入してナットで締め付け、推力軸に取付けたディスタンスピースと6組のボルト及びナット（以下「軸継手ボルト」という。）を用いて連結されていた。</p> <p>船長は、平成23年1月ごろにも全部の軸継手ボルトが緩んでいることに気付いたが、同ボルトを締め直ただけで運航を再開していた。</p> <p>本船は、長さ約45mの錨索に接続された錨を備えていた。</p> <p>漂流を開始した地点は、水深約6mであり、底質が泥であった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、南西の風が吹く状況下、長島南西方沖で漂流中、船長が、機関室で軸継手ボルトの増締め作業を行っていたところ、風に圧流されたことから、長島南岸の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、機関室で作業中、同乗者に周囲の監視を行わせていれば、漂流状況を把握して錨泊することで本事故を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、出港する前に機関室内の点検を行う習慣をつけていれば、軸継手ボルトの緩みに気づき、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、南西の風が吹く状況下、本船が長島南西方沖で漂流中、船長が機関室で軸継手ボルトの増締め作業を行っていたところ、風に圧流されたため、長島南岸の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<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"> ・主機関が使用できない状態で漂流して機関室で作業を行う場合、同乗者を見張りに立てて周囲の見張りを行うことが重要であり、また、状況に応じて速やかに錨泊することが望ましい。 	