

## 船舶事故調査報告書

平成24年7月5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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	浸水
発生日時	平成23年8月22日 05時10分ごろ
発生場所	鹿児島県阿久根市西方の黒之瀬戸南方沖 阿久根市所在の小平瀬鼻灯台から真方位340° 380m付近 (概位 北緯32° 05.1′ 東経130° 10.2′)
事故調査の経過	平成23年10月4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	漁船 第十二 <sup>いち</sup> 丸、18トン KG2-3312（漁船登録番号）、個人所有 16.47m (Lr) × 3.98m × 1.62m、FRP ディーゼル機関、559kW（動力漁船登録票による）、昭和59年3月6日
乗組員等に関する情報	船長 男性 32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14年4月30日 免許証交付日 平成23年10月7日 (平成29年4月29日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	球状船首が脱落、船底キールに亀裂並びに主機関、発電機及び航海計器が濡損
事故の経過	<p>本船は、4隻で構成する中型まき網船団の運搬船であり、船長及び甲板員が乗り組み、イワシ約20tを積み、水揚げのために阿久根市阿久根港へ向け、黒之瀬戸を約14ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南西進した。</p> <p>本船は、黒之瀬戸中央付近の黒之瀬戸大橋に接近した頃、雨が降り始め、時々、突風が吹くようになったが、同大橋を通過した頃、船長が海面の状態を確認したところ、ふだんと変わった様子がなかったため、航行を続けた。</p> <p>本船は、黒之瀬戸大橋の約1海里(M)南方の阿久根市黒之浜港沖を通過した頃、波高が船首ぎりぎりの高さになったので、船長が速力を約8knに減じて南進中、平成23年8月22日05時10分ごろ、黒之瀬戸南方沖において、波高約1mのうねりのような波長の長い波が船首を越えて前部甲板に打ち込み、大量の海水が前部甲板に滞留し、1番魚倉の蓋が浮き上がって同魚倉に海水が流入し始め、その後も海水が船内に流れ込み続け、船体前部が海面下に没して航行不能となった。</p>

	<p>本船は、潮流に流されて陸岸に接近していたので投錨し、05時15分ごろ船長が船舶所有者に救助を要請した。</p> <p>船長及び甲板員は、来援した船舶所有者の知人の瀬渡船に救助された。</p> <p>本船は、来援した僚船により排水作業を行いながらえい航されていたが、06時55分ごろ沈没した。</p> <p>本船は、船首から着底して球状船首が脱落し、船底キールに亀裂を生じ、その後、クレーン台船で引き揚げられた。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南西、風力 4、視程 約2M</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の末期、潮流 約3knの南流</p> <p>日出時刻：05時47分</p> <p>鹿児島地方気象台8月21日17時発表の鹿児島県薩摩地方の天気予報(抜粋)</p> <p>今夜 西の風 曇り 夜のはじめ頃まで雨で雷を伴い激しく降る 波1.5mのち1m</p> <p>明日 南西の風のち西の風 曇り 所により夜のはじめ頃まで雨で雷を伴う 波1m</p>								
その他の事項	<p>本船は、前部甲板下に船首側から順に船首倉庫、1～5番魚倉が設けられ、それぞれに蓋が被せられており、船首倉庫と1番魚倉は下部でつながっていた。</p> <p>本船は、本事故当時、1番魚倉は空倉であったが、2～5番魚倉には氷と漁獲物が満載されていた。</p> <p>本船は、喫水が、本事故前日の出港時、船首約0.8m船尾約1.9mであったが、本事故当時、船首約2.33m船尾約2.08mとなっており、乾舷が減少した状態であり、船首の高さは海面上約1mであった。</p> <p>船長は、出港前に携帯電話で気象情報サイトを確認したところ、時化は予想されておらず、操業中も海上は<sup>な</sup>広いでいた。</p> <p>船長は、黒之瀬戸の航行経験が豊富であり、同瀬戸の南口付近では、時折、波が高くなることを知っていた。</p> <p>船長は、本事故前に波高が船首ぎりぎりの高さになった際、波が大きいと感じていたが、今までは船首が波をすくっても自然に排水できていたので、本事故当時も何とか航行できると思っていた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、黒之瀬戸南方沖を南進中、波が前部甲板に打ち込んで海水が滞留し、1番魚倉の蓋が浮き上がったことから、魚倉への海水の流入が続き、船体前部に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、漁獲物を満載して乾舷が減少していたことから、波が打ち込みやすい状態になっていたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、黒之瀬戸南方沖を南進中、波が前部甲板に打ち込んで海水が滞留し、1番魚倉の蓋が浮き上がったことから、魚倉への海水の流入が続き、船体前部に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、漁獲物を満載して乾舷が減少していたことから、波が打ち込みやすい状態になっていたものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、黒之瀬戸南方沖を南進中、波が前部甲板に打ち込んで海水が滞留し、1番魚倉の蓋が浮き上がったことから、魚倉への海水の流入が続き、船体前部に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、漁獲物を満載して乾舷が減少していたことから、波が打ち込みやすい状態になっていたものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、黒之瀬戸南方沖を南進中、波が前部甲板に打ち込んで海水が滞留し、1番魚倉の蓋が浮き上がったため、魚倉への海水の流入が続き、船体前部に浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>								

参考	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・波が打ち込みやすい状態とならないよう、積み過ぎに注意し、乾舷を十分に確保すること。</li></ul>
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------