

船舶事故調査報告書

平成25年9月19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25年2月21日 03時00分ごろ
発生場所	長崎県五島市福江島西方沖 五島市所在の大瀬崎灯台から真方位310° 2.2km付近 （概位 北緯32° 44.4′ 東経128° 25.0′）
事故調査の経過	平成25年5月20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 55 ^{りゅうほう} 龍鳳、19トン NS2-23413（漁船登録番号）、エテルナ・ワコー株式会社 29.50m×5.20m×1.67m、FRP ディーゼル機関、736.0kW、平成21年9月19日
乗組員等に関する情報	船長 男性 31歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年3月30日 免許証交付日 平成23年2月23日 （平成28年3月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	賄い室前面壁に損傷、主機、補機及び電動機類に濡損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、平成25年2月21日02時55分ごろ、氷約14tを積載していたところに漁獲物としてブリ約52tの積込みが終わり、残りの漁獲物積込み作業を継続中の船団に先んじて福江島西方沖の漁場から帰航を開始し、主機を回転数毎分1,400にかけ、速力約10.5ノットで北東進した。</p> <p>船長はいつもより多く漁獲物を積載していると思いながら航行しており、船首で発生した波が、ブルワークぎりぎりか、時々、ブルワークを越えて船内に入るような状態であった。</p> <p>本船は、03時00分ごろ、操舵室より後方の船尾甲板までの左舷側の通路部分にFRP製囲壁を設け、賄い室としていた区画（以下「賄い室」という。）の船首側に左舷斜め前方からブルワークを越える波を受け、賄い室の船首側の壁（以下「前面壁」という。）が破損した。</p>

	<p>大量の海水が、賄い室に流れ込み、同室内の主機に必要な空気を取り入れるために開放されていた機関室入口となる引き戸の開口部（縦約90cm×横約50cm）の下辺（上甲板より高さ約20cm）を越え、機関室内に入った。</p> <p>船長は、操舵室で立って操船中、左舷前方に設置のクレーンブームが辛うじて見え、操舵室左舷のブルワーク付近が見えていない状況であり、主機の何かの警報ランプが点灯したものの、確認しておらず、また、前面壁が破損した音も聞かなかったが、賄い室にいて流れ込んだ海水の勢いで船尾方に流された乗組員が、賄い室船尾の常時開放していた引き戸から船尾甲板及び右舷側通路を経て操舵室に報告にきたので、機関室に浸水したことを知った。</p> <p>船長は、本船が、機関室に浸水した直後から左舷側に傾斜し、元に戻らなくなったので、転覆の虞を感じ、船団に救援を要請した。</p> <p>本船は、約5分後、探索船が来援した際、船首がかろうじて水面上に見え、魚倉のさぶたが浮き、各魚倉から漁獲物が流れ出ている状態であった。</p> <p>運搬船A、運搬船B及び網船は、本船付近に到着し、本船が転覆しないように運搬船A及び網船で挟み、更に沈没を防ぐため、本船の船首船底に両船からワイヤロープ及び化学繊維ロープを数本通した。</p> <p>本船の船長等の乗組員は、運搬船Bに移乗した。</p> <p>本船は、運搬船B等で五島市嵯峨ノ島東側の島陰までえい航され、魚倉内の漁獲物を運搬船Aに移送した後、運搬船Bにえい航されて長崎県佐世保市の定係地に帰航した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約7～8m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～2.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長等の乗組員は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船の喫水は、通常の積込み終了時、船首約1.6m、船尾約2.5mのところ、本事故当時、船首約1.8m、船尾約2.6mであった。</p> <p>賄い室は、前面壁が、縦約1.7m、横約1.4mであり、左舷側の上から約50cm 辺りが約30cm 左舷側に張り出した五角形となっており、縦約1.16m、横約0.53mの扉が設けられ、船尾側の壁には後部甲板との間に引き戸があった。</p> <p>本船は、機関室後方が船員室になっていた。</p> <p>魚倉横の上甲板の左右舷側には、それぞれ8か所ずつ排水口が設けられていたが、船長が、帰航開始時、排水口からの上甲板への海水の浸入状況を確認したところ、船首側では通常約1cm が約10cm に、船尾側も通常約10cm が約15cm にそれぞれ増えていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>あり</p> <p>あり</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>本船は、福江島西方沖を北東進中、波を左舷斜め前方から受けて賄い室の前面壁が破損し、海水が、同室に流れ込んだ際、機関室入口の引き戸が開放されていたことから、機関室に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、漁獲物の積載により、通常に比べ、乾舷が減少していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、福江島西方沖を北東進中、波を左舷斜め前方から受けて賄い室の前面壁が破損し、海水が、同室に流れ込んだ際、機関室入口の引き戸が開放されていたため、機関室に浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船舶所有者は、本事故後、機関室入口引き戸の船首側に機関室通気口を新設した。</p> <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"> ・各魚倉への積込み量を制限し、十分な乾舷を確保すること。