

船舶事故調査報告書

平成25年10月10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	不明（平成25年4月12日（金） 11時00分ごろ～13日（土） 03時30分ごろの間）
発生場所	不明（沖縄県南大東村南大東島南方沖555km付近～南大東島南方沖475km付近の間）
事故調査の経過	平成25年4月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	ヨット <small>ワ</small> <small>ン</small> <small>ピ</small> <small>エ</small> <small>ス</small> ONE PIECE、5トン未満 200-22673 北海道、個人所有 8.64m (Lr) × 3.05m × 1.42m、FRP ディーゼル機関、11.7kW、平成4年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 60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16年1月16日 免許証交付日 平成20年1月31日 （平成26年1月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部の排水管取付け部に亀裂
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、パラオ共和国マラカル港を出港し、鹿児島県鹿児島市鹿児島港に向けて南大東島南方沖555km付近を帆走中、平成25年4月12日11時ごろ、フォアステイ（マストを支えるうちの船首方から張られた索具）が切れ、船長は、船体に衝撃を感じ、マストが後方に倒れたので、セールを上げるためのロープ（ハリヤード）を代用してマストを支える応急修理を行ったのち、機走を開始した。</p> <p>本船は機走で北進中、船長が、船内に海水が滞留していることを発見した。</p> <p>船長は、バケツ等を使用して排水を行い、浸水量が減った際に‘シンク及びトイレからの排水管並びに海水を取り入れるための吸水管’（以下「排水管等」という。）の船底取付け部付近に亀裂が生じていることを認め、同亀裂を塞ぐためにコーキング剤（隙間に注入して水</p>

	<p>漏れ等を防ぐ粘着性の充填剤^{じゅうてん}）を使用して応急処置を行い、浸水量は減ったものの、浸水が止まらなかったため、13日03時30分ごろ、北緯21°34.6′、東経131°46.7′において、非常用位置指示無線標識装置（EPIRB）を使用して遭難信号を発信した。</p> <p>海上保安庁は遭難信号を受信したため、第十一管区海上保安本部の巡視船及び航空機が出動して救助に向かい、08時ごろ航空機が本船を発見し、18時45分ごろ巡視船が本船と会合した。</p> <p>本船は、自力で航行が可能であり、巡視船が伴走して沖縄県那覇港に向けて航行中、燃料油がなくなったため、巡視船によるえい航が開始され、17日08時05分ごろ那覇港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東、風速 平均約10m/s、瞬間約30m/s 海象：風浪 波高 約1～2m、うねり 波向 西～南西、波高 約1～2m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、日本を出発する前の平成23年9月ごろ、船長が、航海中の安全を考え、業者へ船体の強度調査を依頼したところ、問題はなかった。</p> <p>本船は、マラカル港を出港後、頻りに強風を伴うスコールに遭い、平均で風速10m/s、瞬間で風速30m/sを超える風を受けて航行した。</p> <p>船長は、天気の悪化を予想したため、本事故発生の前日（11日）にジブセールを縮めて全体の3分の1の大きさとし、メインセールを下ろして3分の1の大きさにしていた。</p> <p>本船は、燃料油タンクの容量が100ℓであり、機走開始時の残油量が約80ℓであった。</p> <p>船長は、巡視船が来援したとき、海上保安官と共に本船の自力航行が可能であることを確認し、巡視船がえい航するよりも速力が得られることから、燃料油がなくなった時点で巡視船によるえい航を行ってもらうこととした。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし 不明 あり</p> <p>本船は、南大東島南方沖を鹿児島港に向け、風速10m/sを超える風を受けて帆走中、排水管等の船底取付け部付近に亀裂を生じたことから、船内に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、フォアステイが切れたときの衝撃が船体に伝わり、船体に歪^{ひず}みを生じたことから、排水管等の船底取付け部付近に亀裂を生じた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、天気の悪化を予想し、ジブセール及びメインセールを縮め</p>

	<p>るなどして荒天に備えていたものと考えられる。</p> <p>船長は、バケツ等を使用して排水を行い、亀裂を塞ぐ応急処置を行ったものの、浸水が止まらなかったため、遭難信号を発信したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、南大東島南方沖を鹿児島港に向け、風速10m/sを超える風を受けて帆走中、排水管等の船底取付け部付近に亀裂が生じたため、船内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	<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"> ・長期間の航海を行う際は、出発前に船体、帆装、機関等の点検を行うことが望ましい。