

船舶事故調査報告書

平成25年3月14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24年3月25日 08時00分ごろ～平成24年3月26日 09時50分ごろの間）
発生場所	不明（広島県尾道系崎港～鹿児島県南大隅町佐多岬南西方沖の間）
事故調査の経過	平成24年3月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	旅客船兼自動車渡船 ^{マサゲナ} MASAGENA（インドネシア共和国籍）、833トン 8815528（IMO番号）、JEMLA FERRY 71.83m×14.30m×3.69m、鋼 ディーゼル機関、1,912kW、昭和63年11月10日
乗組員等に関する情報	船長（インドネシア共和国籍） 男性 39歳 免状不明 機関長（インドネシア共和国籍） 男性 63歳 免状不明
死傷者等	なし
損傷	主機、逆転減速機、発電機、空調機等に濡損
事故の経過	<p>本船は、平成24年3月15日まで瀬戸内海でフェリーとして運航されていたが、3月17日香川県小豆島町所在の造船所に上架して船体等に異常のないことが確認されたのち、20日に下架して尾道系崎港に回航された際には、船内への浸水は認められず、22日にインドネシア共和国のフェリー会社に売却された。</p> <p>本船は、船長及び機関長ほか10人（インドネシア共和国籍）が乗り組み、3月25日08時00分ごろ尾道系崎港をインドネシア共和国のジャカルタ港に向けて出港し、26日09時50分ごろ、佐多岬南西方沖を航行中、「機関室が浸水している。救助を求む」旨を海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、26日11時40分ごろ、鹿児島県屋久島町屋久島北方約1.3海里付近を漂流中、海上保安庁の航空機に発見され、同庁のヘリコプターで17時50分ごろまでに乗組員全員が救助された。</p> <p>漂流中の本船は、27日09時00分ごろ海上保安庁の潜水士等によって点検され、機関室の船首側に隣接したポンプ室の左舷側外板に</p>

	<p>破口が生じ、‘機関室とポンプ室の間の隔壁に設けられた水密扉’（以下「本件水密扉」という。）が閉鎖されていたが、本件水密扉の水密部から機関室側に海水が毎分約40～50ℓ漏えいし、機関室は床下の主機クランク室下部付近まで浸水しているのが認められた。</p> <p>本船は、修理業者によって破口箇所に応急の水中溶接が施工され、巡視船によって鹿児島県薩摩半島西方沖までえい航されたのち、熊本県八代市所在の造船所が手配したタグボートによって29日06時48分ごろえい航が開始され、30日08時15分ごろに同造船所に着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象（内之浦地域気象観測所）：</p> <p>3月26日09時00分 天気 晴れ、風向 北西、風速 12.3m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約3m</p>
その他の事項	<p>本船は、本事故後に上架して点検されたところ、船底から高さ約85cm 付近のポンプ室左舷側外板に船首尾方向の長さ約180mm 最大幅約50mm の破口が生じており、破口周縁が少し内側にめくれていた。</p> <p>ポンプ室左舷側外板の破口箇所近傍の板厚は、元の厚さが8.0mm のところ、平成22年1月の定期検査における計測値が7.6mm であった。</p> <p>本船は、造船所に着岸したときの浸水状況については、船体の中央付近から船尾付近までのポンプ室、機関室及び軸室に浸水し、ポンプ室の浸水面の高さが船底から約3.8mの天井まであり、機関室の浸水面の高さが船底から約2.5mの主機カム軸室付近までであった。</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>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>あり</p> <p>不明</p> <p>本船は、25日08時00分ごろ尾道系崎港を出港し、佐多岬南西方沖をインドネシア共和国ジャカルタ港に向けて航行中の26日09時50分ごろ海上保安庁に浸水の通報を行ったので、この間において、尾道系崎港を出港してインドネシア共和国ジャカルタ港に向けて航行中、ポンプ室左舷側外板に破口を生じたことから、ポンプ室等に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、ポンプ室左舷側外板の破口箇所周縁が少し内側にめくっていたことから、浮流物に衝突して破口を生じた可能性があると考えられるが、破口を生じた状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>本船は、本件水密扉の水密部から漏水していたが、漏水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、尾道系崎港を出港してインドネシア共和国ジャ</p>

	カルタ港に向けて航行中、ポンプ室左舷側外板に破口を生じたため、ポンプ室等に浸水したことにより発生したものと考えられる。
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。 ・水密扉は、水密部の点検を十分に行うこと。