

船舶事故調査報告書

平成26年11月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	転覆
発生日時	平成26年7月2日 04時50分ごろ
発生場所	長崎県松浦市鍋串漁港西北西方沖 松浦市所在の初埼灯台から真方位167° 1,050m付近 （概位 北緯33° 24.4′ 東経129° 47.9′）
事故調査の経過	平成26年7月2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 福生丸、4.88トン NS3-59561（漁船登録番号）、個人所有 11.00m (Lr) × 2.33m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和54年9月21日
乗組員等に関する情報	船長 男性 56歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和56年7月23日 免許証交付日 平成26年6月18日 （平成31年12月8日まで有効） 甲板員 男性 24歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成21年3月17日 免許証交付日 平成26年6月18日 （平成31年9月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関、航海計器等が濡損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、船長が操舵室で立って手動操舵を行い、甲板員が操舵室後方の機関室ハッチの蓋に座り、鍋串漁港西北西方沖を北西進中、平成26年7月2日04時35分ごろ、船長及び甲板員が本船が左舷側に傾斜していることに気付いた。 船長は、前部甲板の魚倉を確認し、異常はなかったが、その後、更に左舷側へ傾斜し、機関室ハッチの蓋を開けたところ、プロペラ軸のカップリングの上まで浸水していたので、機関を停止した。 船長は、船尾側の沈下状況を見て、甲板員と共に船首側へ避難し、

04時46分ごろ携帯電話で僚船に救助を求めた。

本船は、船長が左舷船首部で、甲板員が前部甲板の右舷側で、それぞれ僚船の来援を待っていたところ、船尾側への沈下が進み、その後、右舷船尾側への沈下が始まり、04時50分ごろ鍋串漁港西北西方沖において右舷側へ転覆した。

船長及び甲板員は、船長が舷側を伝って船底に上がり、甲板員が前部甲板の右舷側から海に飛び込んで船底に上がり、04時55分ごろ来援した僚船に救助され、僚船の船長が海上保安部に通報した。

本船は、僚船で鍋串漁港にえい航された。

気象・海象

気象：天気 曇り、風 なし
海象：海上 平穏

その他の事項

本船のふだんの喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。

本船の甲板下は、船体中央部から船尾側に機関室が、機関室の後方に空所が、その後方に舵機室が、舵機室の後方に空所がそれぞれあり、機関室の上には操舵室があった。(写真1、写真2参照)

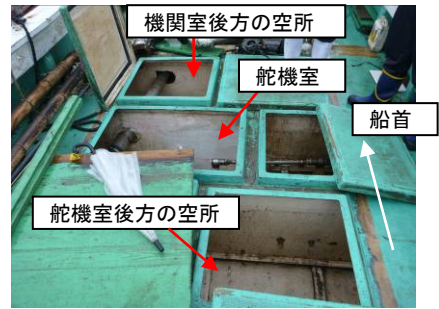


写真1 機関室の上の操舵室

写真2 甲板下の状況①

機関室後方の空所は、中央の隔壁で船横方向に左右に分かれており、機関室と機関室後方の空所（右舷側）の間は隔壁が切り取られていた。

舵機室は、高さ約45cmの仕切り板で船横方向に3つに分かれており、その中央部の底部に直径約20cmのプロペラ点検口が設けられていた。(写真3、写真4参照)

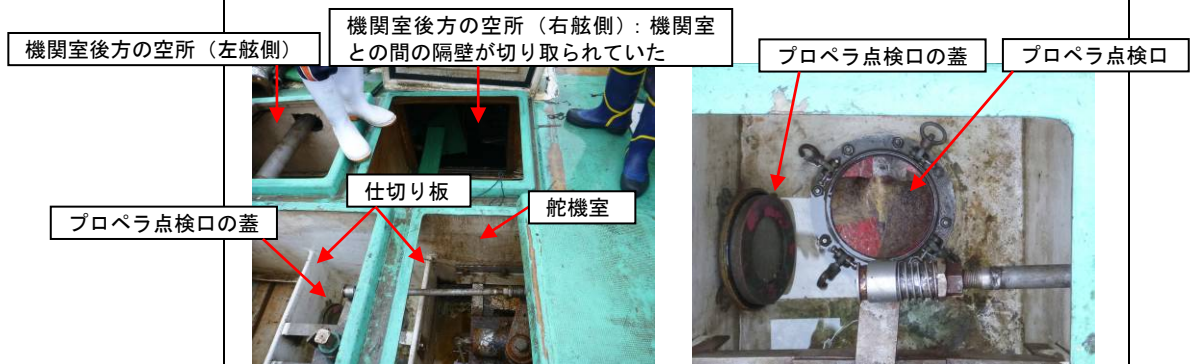


写真3 甲板下の状況②

写真4 プロペラ点検口

本船は、約20年前に機関室左舷側から左舷船尾側につながる排気管が取り替えられた際、機関室から舵機室後方の空所までの各隔壁に

穴が空けられ、排気管が貫通する部分にそれぞれ隙間（以下「本件隙間」という。）が生じており、水密になっていなかった。（写真5、写真6参照）

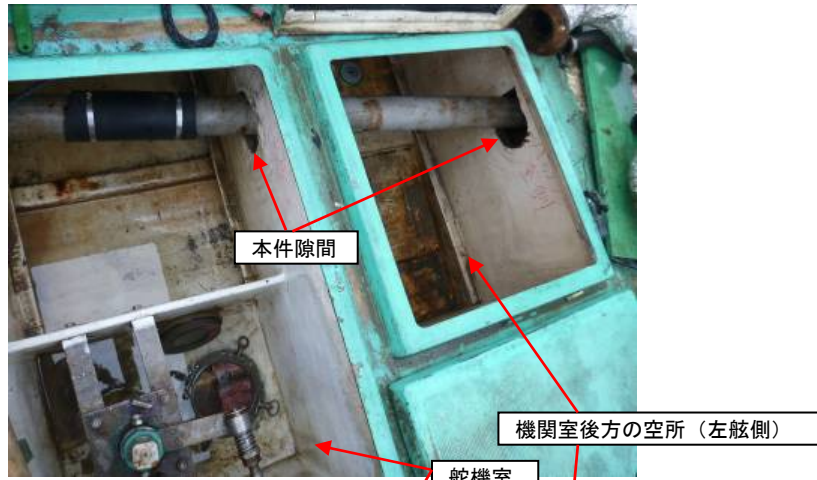


写真5 甲板下の状況③

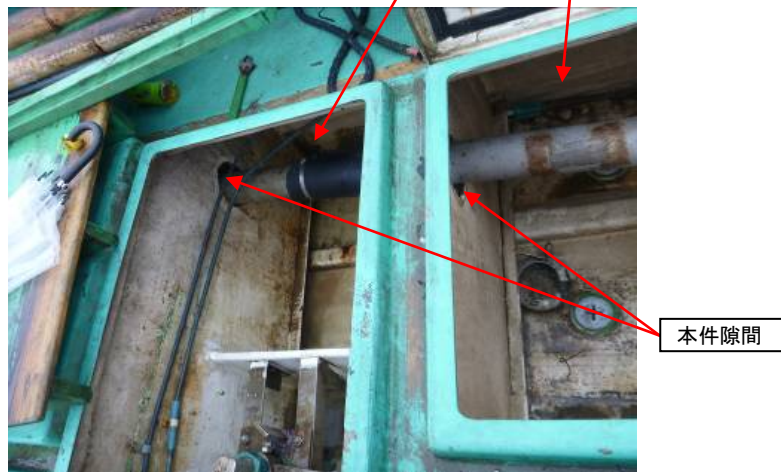


写真6 甲板下の状況④

本船は、本事故前々日の6月30日、松浦市福島東方の漁場で船びき網漁の作業中、網につながっている浮子綱をプロペラ軸に巻いたため、甲板員が、舵機室ハッチの蓋を開けて同室に入り、プロペラ点検口の蓋を開けて浮子綱をプロペラ軸から外した後、プロペラ点検口の蓋を閉めずに舵機室ハッチの蓋を閉め、浮子綱を網につないで作業を再開した。

甲板員は、作業が落ち着いたときにプロペラ点検口の蓋を閉めようと思っていたが、その後、作業のことばかりを考えており、プロペラ点検口のことを失念していた。

船長は、甲板員がプロペラ点検口の蓋を開けて浮子綱をプロペラ軸から外したことを知っていたが、その後、同点検口の閉鎖を確認しなかった。

本船は、本事故前日の7月1日、早朝から作業して13時ごろ鍋串漁港に帰った後、船長が、燃料を補給する際に機関室へ入ったが、同室に浸水などの異常を認めず、その後、ふだんどおりに重さ約1tの

	<p>網が整理されて後部甲板一杯に置かれた。</p> <p>甲板員は、本船が転覆したとき、プロペラ点検口の蓋を閉めていないことを思い出し、船長に申し出た。</p> <p>本船は、本事故後、クレーンで吊り上げられて排水した後、船体を復原させてプロペラ点検口の蓋を閉めたところ、浸水箇所がないことが確認された。</p> <p>船長及び甲板員は、本事故時、救命胴衣を着用していなかった。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、鍋串漁港西北西方沖を北西進中、舵機室のプロペラ点検口を開放した状態で航行していたことから、プロペラ点検口から舵機室に浸水が生じ、本件隙間から舵機室後方の空所、機関室後方の空所（左舷側）及び機関室に、機関室から機関室後方の空所（右舷側）に海水が流入し、転覆したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、操業が落ち着いたときにプロペラ点検口の蓋を閉めようと思っていたものの、操業のことばかりを考えるうち、同点検口のことを失念していたこと、また、船長は、甲板員がプロペラ点検口の蓋を開けたことを知っていたものの、その後、同点検口の閉鎖を確認しなかったことから、本船がプロペラ点検口を開放した状態で航行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、鍋串漁港西北西方沖を北西進中、舵機室のプロペラ点検口を開放した状態で航行していたため、プロペラ点検口から舵機室に浸水が生じ、本件隙間から舵機室後方の空所、機関室後方の空所（左舷側）及び機関室に、機関室から機関室後方の空所（右舷側）に海水が流入し、転覆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>船長は、本事故後、本件隙間を閉鎖した。</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"> ・プロペラ点検口等の開口部については、帰港時又は出港時に点検すること。 ・救命胴衣の着用に努めること。