

船舶事故調査報告書

平成26年8月28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5月1日（水） 22時30分ごろ
発生場所	広島県竹原市大久野島南西方沖 大久野島灯台から真方位224° 990m付近 （概位 北緯34° 17.7′ 東経132° 59.1′）
事故調査の経過	平成25年5月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	プレジャーボート アワムラ、5トン未満 270-24664 広島、個人所有 7.60m×1.68m×0.70m、FRP ガソリン機関、44.13kW、昭和55年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 65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55年4月17日 免許証交付日 平成23年10月24日 （平成29年10月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	バッテリーに濡損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人を乗せ、広島県呉市豊島周辺で釣りをを行った後、帰途につき、広島県大崎上島町の東岸沖を左舷船首方から風力4の北風及び北方からの波を受け、機関を回転数毎分3,500とし、船長がいつもより速力が出ていないと感じながら航行していたところ、愛媛県今治市神殿島西方沖で針路を北東方に向けた辺りから更に速力が低下し、船尾甲板の両舷側に設けられた排水口（以下「本件排水口」という。）から船尾甲板上に浸水するようになった。</p> <p>船長は、排水しながら航行できるだろうと思い、友人3人にバケツで排水させながら航行していたところ、神殿島北西方沖で浸水が激しくなったことから、大久野島に寄ろうと考えて北東進していたが、平成25年5月1日22時30分ごろ、大久野島南西方沖において、機関が停止して航行できなくなり、海水が船尾甲板の両舷側から打ち</p>

	<p>込み、船尾甲板下の空所、‘主燃料タンク保管庫、バッテリー保管庫及び予備燃料タンク保管庫’（以下「主燃料タンク保管庫等」という。）が浸水した。</p> <p>本船は、航行できなくなったことから、船長が海上保安庁に救助を要請し、4人全員が救助された後、来援した船長の友人のプレジャーボートでえい航されて今治市大三島の郷堀鼻近くの砂浜に係留され、その後、広島県尾道市に所在するマリーナにえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：海上 白波が立つ状況</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、左舷船首水線部付近（水面上約7cm）に長さ約20cmの亀裂が生じていた。</p> <p>本船は、本事故の約1年前、貯木場のフェンス（直径約1m、長さ約10mの鋼製フロートをチェーンでつなげたもの。）に係留して釣りをした際、左舷船首水線部付近が、通航船の航走波により、同フェンスつなぎ目の角に当たっており、それ以降、本事故当日まで使用されていなかった。</p> <p>船長は、本船に係留している間、時々、船外機の試運転を行っていたが、船体の点検は行っておらず、本事故当日の発航前点検においても船体の点検は行っていなかった。</p> <p>本船は、船首部及び船尾部付近が一段高くなった平甲板型の船舶であり、船尾の右舷側に主燃料タンク保管庫を、中央部にバッテリー保管庫を、左舷側に予備燃料タンク保管庫を、主燃料タンク保管庫の船首方の船尾甲板上に操舵スタンドをそれぞれ有し、甲板下が空所となっており、空所の船底キール部には、バッテリー保管庫の船首側隔壁下部の貫通孔へ通じるドレン抜き用の溝が設けられ、同貫通孔には栓がされており、空所内に溜まったドレンはバッテリー保管庫に集まるような構造になっていた。</p> <p>主燃料タンク保管庫等は、上蓋が取り付けられていたが、蓋を取り付けるコーミング部には燃料供給ホースや電気配線を通す切欠き部が設けられていた。</p> <p>船尾甲板上に打ち込んだ海水は、本事故発生直前には、主燃料タンク保管庫等のコーミング付近の高さまで達していた。</p> <p>本船は、機関が停止した際、船長が主燃料タンク保管庫等を点検したところ、海水で完全に満たされており、主燃料タンクも水没していた。</p> <p>主燃料タンクは、マリーナの担当者がえい航時に確認したところ、多量の海水が混入していた。</p> <p>船長は、豊島へ向かう際には速力の低下を感じておらず、豊島を出発して帰途についた辺りから速力の低下を感じていた。</p> <p>本件排水口から浸水したことは、過去になかった。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、風力4の北風が吹き、北方からの波を受け、大久野島南西方沖を北東進中、左舷船首水線部付近の亀裂から浸水したことから、海水がバッテリー保管庫及び船尾甲板下の空所に滞留して船尾部が沈下し、さらに、本件排水口から浸水して船尾甲板下の空所及び主燃料タンク保管庫等が浸水したものと考えられる。</p> <p>本船の左舷船首水線部付近の亀裂は、貯木場のフェンスつなぎ目の角に当たった際に生じた可能性があると考えられる。</p> <p>本船への浸水は、本船が帰途につき、左舷方から波を受けるようになった頃から始まった可能性があると考えられる。</p> <p>船尾甲板上の浸水は、主燃料タンク保管庫等のコーミングの切欠き部から主燃料タンク保管庫等に入ったものと考えられる。</p> <p>機関は、主燃料タンクのエアー抜きから海水がタンク内に入って燃料に混入したことから、停止したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、風力4の北風が吹き、北方からの波を受け、大久野島南西方沖を北東進中、左舷船首水線部付近の亀裂から浸水したため、海水がバッテリー保管庫及び船尾甲板下の空所に滞留して船尾部が沈下し、さらに、本件排水口から浸水して船尾甲板下の空所及び主燃料タンク保管庫等が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>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"> ・発航前の検査時、船体の点検を行うこと。 ・速力の低下等の異常に気付いた際には、速やかに最寄りの港に寄港して原因を調査すること。