

## 船舶事故調査報告書

平成27年9月17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	沈没
発生日時	平成27年4月3日 08時05分ごろ
発生場所	静岡県焼津市焼津港南東方沖 焼津港小川外港南防波堤灯台から真方位120° 1,400m付近 （概位 北緯34° 50.86′ 東経138° 20.68′）
事故調査の経過	平成27年4月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 第7齊政丸、4.92トン S03-12841（漁船登録番号）、個人所有 12.21m (Lr) × 2.97m × 0.58m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和48年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 33歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年2月7日 免許証交付日 平成25年2月7日 （平成30年2月6日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、しらす2そうびき網漁の運搬船で、船長が1人で乗り組み、平成27年4月3日06時45分ごろ静岡県静岡市用宗漁港<small>もちむね</small>を出発し、漁場に向けて焼津港南東方沖を約17ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進していた。</p> <p>船長は、07時00分ごろ、突然、舵輪が回らなくなったので、約3knに減速したところ、舵輪が回るようになったものの、本船が右回頭するので、左舵を取ったが、進行方向が変わらず、舵が効かなくなったと思った。</p> <p>船長は、主機のクラッチを中立にした後、舵が効かなくなった旨を無線で僚船Aの船長（以下「船長A」という。）に連絡した。</p> <p>船長は、船長Aから、船尾甲板下の倉庫（以下「本件倉庫」という。）を確認するよう指示を受け、本件倉庫内を確認したところ、浸水を認め、水中ポンプを運転しながらバケツを使って排水作業を行っ</p>

	<p>た。</p> <p>船長Aは、本船の救助に向かうとともに僚船Bの船長（以下「船長B」という。）に連絡し、船長Bは、他の僚船2隻に救援を要請した。</p> <p>来援した僚船A及び僚船Bは、本船の排水作業を行いながら焼津港に向けて本船をえい航していたところ、本船の機関室への浸水を認めてえい航を断念した。</p> <p>本船は、来援した他の僚船2隻も加わって排水作業が行われる一方、僚船A及び僚船Bがそれぞれ船尾のビットから本船の船尾甲板に設置されたローラにロープを取って横抱きされた状態となった。</p> <p>船長Bは、本船の船尾が沈下し、ブルワークを越えて海水が流入する状況となったので、沈没の危険があると判断して本船の船長を僚船Bに移乗させ、僚船A及び僚船Bがそれぞれ船尾のビットから本船に取っていたロープを切断した。</p> <p>本船は、08時05分ごろ船尾から沈没した。</p> <p>船長Bは、本事故の発生を漁業協同組合に連絡し、漁業協同組合の担当者が海上保安庁に通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船（本事故発生前）、写真2 船尾甲板の沈下状況 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 小雨、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、本船、僚船A及び僚船Bの船舶所有者であり、船長Aは船長Bの親族であった。</p> <p>船長は、しらす2そうびき網漁の網船に乗組員として約5年間乗船した経験があり、平成27年3月から本船に船長として4～5回乗船したことがあった。</p> <p>船長は、本事故発生前日、本件倉庫にたまったビルジを船外に排出する作業を行ったが、出港前には本件倉庫を点検しなかった。</p> <p>船長Aは、本事故発生当日、出港前に本船の機関室を点検したが、異常は認めなかった。</p> <p>船長は、本事故発生当日、船底に衝撃などは感じなかった。</p> <p>本船の乾舷は、通常、船首約1.5m、船尾約0.8mで、出港前に異常はなかった。</p> <p>本件倉庫は、船底部から船尾甲板までの高さが約1.6mあったが、浸水発見時、船底部から約1.2mの高さまで浸水していた。</p> <p>船長は、機関室に浸水したのは、本件倉庫と機関室の間に設けられた隔壁が経年劣化で破損したのではないかと思った。</p> <p>本件倉庫は、底部に操舵装置が設置されており、舵軸の軸受ハウジングが船底を貫通した状態で取り付けられていた。</p> <p>船長Bは、舵軸が破損して軸受ハウジングから本件倉庫に浸水した</p>

	<p>のではないかと思った。</p> <p>本船は、本事故発生約2週間前に上架した際、舵、プロペラ及び船体外板の点検及び整備が行なわれたが、本件倉庫内部の点検は行なわれていなかった。</p> <p>本船は、約10年前に操舵装置の油圧パイプを新替えて以来、操舵装置の修理を行ったことはなかった。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、焼津港南東方沖を南進中、本件倉庫に浸水したことから、船尾が水船状態となり、ブルワークを越えて海水が流入して沈没したものと考えられる。</p> <p>本船は、浸水発見時に舵が効かなくなっていたことから、舵軸の破損により本件倉庫に浸水した可能性があると考えられるが、沈没したことから、浸水の状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、焼津港南東方沖を南進中、本件倉庫に浸水したため、船尾が水船状態となり、ブルワークを越えて海水が流入して沈没したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・定期的に操舵装置の点検及び整備を実施すること。</li> <li>・出港前点検では、船尾甲板下の点検も行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

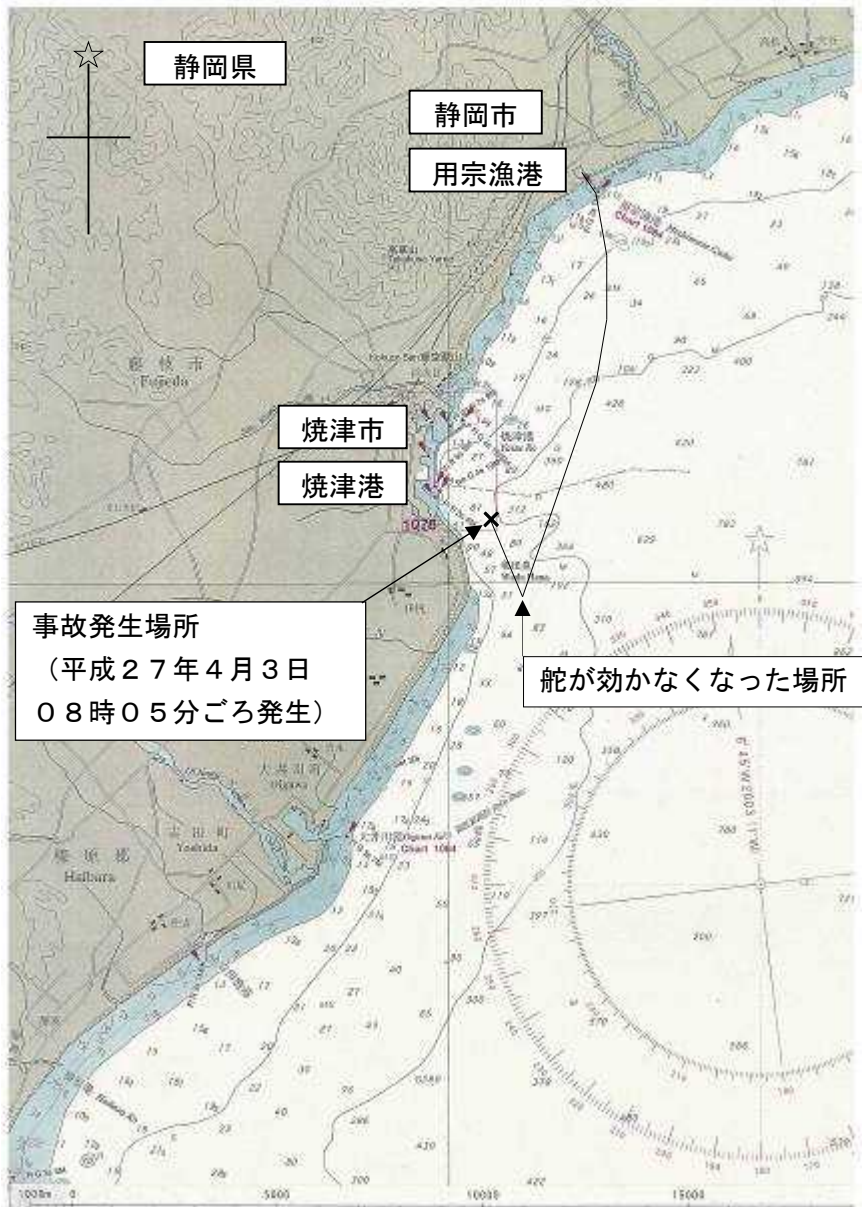


写真1 本船（本事故発生前）



写真2 船尾甲板の沈下状況

