

船舶事故調査報告書

平成28年1月21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 | 浸水 |
| 発生日時 | 平成27年3月15日 06時00分ごろ |
| 発生場所 | 沖縄県沖縄島北西方沖 伊江島灯台から真方位316°68海里付近 （概位 北緯27°27.5′ 東経126°57.5′） |
| 事故の概要 | 漁船第三吉丸は、航行中、機関室に浸水した。 本船は、行方不明となった。 |
| 事故調査の経過 | 平成27年3月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 第三吉丸、12トン ON2-0829（漁船登録番号）、個人所有 11.91m (Lr) × 4.23m × 1.12m、FRP ディーゼル機関、478.10kW、昭和63年5月3日 第241-10785号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 22歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年7月26日 免許証交付日 平成24年7月26日 （平成29年7月25日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 全損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 雨、風向 南西、風速 約12～13m/s 海象：波高 約2～3m 日出時刻：06時42分 |
| 事故の経過 | 本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、沖縄島北西方沖においてまぐろ一本釣り漁を終え、船長が単独で船橋当直につき、沖縄県那覇港に向けて速力約6～7ノット（kn）で自動操舵により南南東進した。 本船は、風速約12～13m/sの南西風が吹き、船首トリム（船首が船尾よりも沈んだ状態）で波を右舷前方から受けながら南南東進 |

中、平成27年3月15日06時00分ごろ、右舷船首から甲板上に高い波が打ち込んで海水が滞留し、船体が右舷側に傾いた。

船長は、主機遠隔操縦装置のクラッチを中立にし、船室で寝ていた甲板員に声を掛けるなどしていたところ主機の警報音が聞こえたので、操舵室を出て前部甲板にある機関室の天井蓋を開けて見たところ、機関室内の浸水を認めた。

船長は、水中ポンプを使用して機関室から海水を船外に排水したが、船体が徐々に沈みつつあったので甲板員と共に船体を軽くしようとして魚倉の漁獲物を海に捨てた。

本船は、時間の経過と共に船体の傾きは回復したものの、沈下が止まらずに半沈没状態となったので、船長は、船舶電話で僚船及び海上保安庁に救助を求め、上甲板が海面下に没し始めた07時10分ごろ、漁業無線で船体を放棄するので救助を求める旨の呼び掛けを行い、甲板員と共に救命胴衣を着用し、救命浮環1個を持って海に飛び込んだ。

船長及び甲板員は、救命浮環につかまって漂流中のところ、07時55分ごろ来援した僚船に救助された。

本船は、漂流を続けて行方不明となった。

(写真1参照)

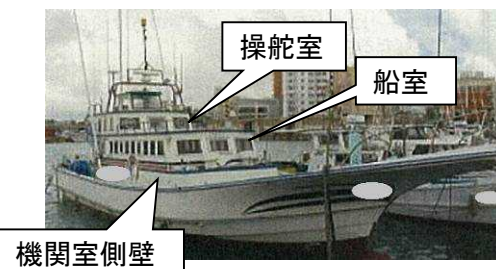


写真1 本船

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

本船は、機関室の両舷側壁の上甲板から高さ約15cm、同室前面壁から約2mの位置に直径約30cmの給排気口(可逆転式ファン付き)がそれぞれ設けられており、防水カバーをホックで留めるようになっていた。

船長は、本事故当時には給排気口用の防水カバーの下側のホックを外していたので、給排気口から浸水したのではないかと本事故後に思った。

船長は、これまでも機関室の船底に海水がたまることがあったものの気に掛けていなかった。

本船は、前部甲板下に3個の魚倉が縦列に配置され、いずれも蓋で閉鎖されており、船首側から1番目の魚倉に合計約0.6t、2番目の魚倉に合計約2.5t及び3番目の魚倉に合計約0.8tの漁獲物と氷水をそれぞれ積載しており、船長がこれまでに経験したことのない

| | |
|---|---|
| | <p>漁獲量であった。</p> <p>本船は、1番目の魚倉に隣接した両舷側の空所にロープ、シーアンカーなどを積載し、また、3番目の魚倉に隣接した両舷側にいけすがそれぞれあり、本事故当時、いけすは閉鎖して使用していなかった。</p> <p>本船の操舵室及び船室の扉は、本事故当時、閉まっていた。</p> <p>本船は、上甲板のブルワーク下端部に直径約10cmの排水口を片舷に4か所ずつ設けていた。</p> <p>本船は、3番目の魚倉の船尾側に機関室が、機関室の上に船室が、船室の船尾側に操舵室がそれぞれあった。</p> <p>本船は、燃料のA重油が約0.4～0.8kl、清水が約2.0kl残っていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.20m、船尾約1.00mであった。</p> <p>船長は、本事故前日に漁業無線で天気予報を確認し、波高の予報が約2.5mであることを知っていた。</p> <p>沿岸波浪実況図によれば、沖縄島沖（東シナ海側）における波浪の状況は、次のとおりであった。</p> <p style="text-align: center;">15日09:00 波向 南南西 波高 1.0m 周期 5秒 風向 南南西 風速 17kn</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、沖縄島北西方沖を南南東進中、波が右舷船首から甲板上に打ち込んだ際、機関室の給排気口を防水カバーで全面的に閉じていなかったことから、海水が流れ込み、機関室に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、漁獲物の積載により船首トリムとなっていたことから、波が船首から甲板上に打ち込みやすくなっていたものと考えられる。</p> <p>船長は、給排気口からの浸水のおそれについて気付いていなかった可能性があると考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、沖縄島北西方沖を南南東進中、波が右舷船首から甲板上に打ち込んだ際、機関室の給排気口を防水カバーで全面的に閉じていなかったため、海水が流れ込み、機関室に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"> ・ 荒天が予想される際には、あらかじめ給排気口等の開口部を閉鎖しておくこと。 ・ 漁獲物を積載する際は、喫水及びトリムを考慮し、余裕を持った量にすること。 |

付図1 事故発生場所概略図

