

船舶事故調査報告書

平成28年1月14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2月1日 11時40分ごろ
発生場所	三重県志摩市大王埼南方沖257海里付近 （概位 北緯30°05.0′ 東経137°58.0′）
事故の概要	漁船第七音代丸は、北進中、機関室から浸水した。 第七音代丸は、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成27年2月2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。
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 第七音代丸、499トン ME1-955（漁船登録番号）、音代漁業株式会社 65.45m×9.50m×4.45m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成10年10月30日
乗組員等に関する情報	船長 男性 38歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成12年3月29日 免状交付年月日 平成21年10月13日 免状有効期間満了日 平成27年3月28日 機関長 男性 49歳 三級海技士（機関） 免許年月日 平成4年5月19日 免状交付年月日 平成24年2月17日 免状有効期間満了日 平成29年5月18日
死傷者等	なし
損傷	主機等が濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2.5～3.0m
事故の経過	本船は、船長及び機関長のほか26人（日本国籍6人、キリバス共和国国籍20人）が乗り込み、平成27年1月30日17時30分ごろ操業を終え、静岡県焼津市焼津港に向けて帰途に就き、対地速力約9ノットで北進していた。 機関長は、2月1日11時40分ごろ、船内の照明が点滅している

	<p>ことに気付いて機関室に向かう途中、機関当直員から異常があるとの報告を受けて機関室に入ったところ、主機及び1号発電機のフライホイールが、浸水して床面下にたまった海水をかき揚げているのを認めた。</p> <p>本船は、機関長が、昇橋して船長及び漁労長に連絡し、漁労長と共に船内の非常事態を知らせる警報を鳴らした直後、船内電源が喪失した。</p> <p>機関長は、再び機関室に戻り、海水が床面からの水位約0.8mに達し、床面のプレート（材質アルミニウム）が浮上してめくれている状況を認め、主機を停止して主機冷却海水ポンプの吐出弁、主機清水冷却器の海水入口弁及び減速機潤滑油冷却器の海水入口弁を閉じた。</p> <p>本船は、漁業無線局に救助の要請をし、12時00分ごろEPIRB（衛星非常用位置指示無線標識）の電源を入れて遭難警報を送信し、乗組員が退船の準備を整えて船橋前の上甲板で救助が来るのを待った。</p> <p>乗組員は、来援した巡視船を認め、投下した膨張式救命筏^{いかだ}2隻に乗り移り、巡視船に救助された。</p> <p>本船は、来援した漁船（以下「本件漁船」という。）が巡視船から引き継いで監視に当たっていたところ、2月2日04時50分ごろ本件漁船のレーダ画面から消えた。</p> <p>本船は、本件漁船が搜索したものの見付からず、搜索が本件漁船から僚船に引き継がれ、付近の海域で浮遊していた本船の備品等が十数個ほど回収されたものの、発見されなかった。</p> <p>巡視船は、15時30分ごろ阪神港神戸区に入港し、本船の乗組員が下船した。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、かつお一本釣り漁船であり、新造から約16年経過しており、一航海が約60日間であった。</p> <p>本船の喫水は、本事故当時、船尾が約4mであり、出港より燃料が消費され、漁獲物が満載ではなかったことなどもあって出港時より約2m浮いていた。</p> <p>本船は、ウェル甲板船尾機関型で本事故当時、機関室以外からの浸水はなかった。</p> <p>本船は、乗組員が退船前に防火戸及び風雨密戸を閉めたが徐々に船尾から沈んでいる状態であった。</p> <p>本船は、本事故発生の出港前に、腐食が進行した発電機の潤滑油冷却器及び冷凍機凝縮器海水ポンプ吐出側の海水管などを造船所で修理しており、帰港後も、航行中に腐食により海水がにじみ出て応急処置（ゴムを巻き付けた後に紐^{ひも}で固縛をした。）を施した発電機清水冷却器吸入側及び雑用清水ポンプ吐出側の海水管を修理する予定であった。</p>

	<p>本船は、本事故発生前、機関室内のビルジ量の変化に異常は認められなかった。</p> <p>本船の海水管は、亜鉛めっきをした配管用炭素鋼鋼管を使用していた。</p> <p>本船は、本事故当時、機関当直員が制御室で当直を行っていたが、ビルジ高位警報が鳴ることはなかった。</p> <p>本船は、航行中、各機関員が、機関当直を輪番で行っており、主に制御室のデータロガー（センサーにより計測・収集した各種データを保存する装置）で機器の作動状態を確認し、定期的な機関室の巡回点検をしていなかった。</p> <p>機関長は、本事故後、早期に浸水箇所が分かれば、応急処置して浸水を防ぐことができたと思った。</p> <p>本船は、捜索の情報から、水深約2,000mの海域辺りで沈没した。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、大王埼南方沖を北進中、機関室に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室の床面下の海水管系統が腐食により破口して浸水したものと考えられるが、本船が沈没したことからその状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、大王埼南方沖を北進中、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"> ・ 機関当直者は、定期的に機関室の巡回を行い、海水管の腐食状況を点検し、腐食の進行が見られる場合は早期に交換すること。