

## 船舶事故調査報告書

平成29年11月29日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	沈没
発生日時	平成28年12月28日 13時00分ごろ
発生場所	長崎県対馬市神埼南東方沖 神埼灯台から真方位128° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 03.6′ 東経129° 15.0′）
事故の概要	漁船政丸は、航行中、機関室に浸水して沈没した。
事故調査の経過	平成29年1月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 政丸、4.0トン NS3-89584（漁船登録番号）、個人所有 10.90m（Lr）×2.83m×0.97m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、不明
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成24年9月16日 免許証交付日 平成24年9月19日 （平成29年9月18日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 5、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約2m 下対馬地域には、平成28年12月26日15時13分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。 沿岸波浪図によれば、玄界灘における波浪の状況は、次のとおりであつた。 28日09時00分 波向 北北東、波高 3.7m、周期 9秒 風向 北東、風速 19ノット（kn）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成28年12月28日11時30分ごろ福岡県福岡市博多漁港に向けて対馬市瀬漁港を出港した。 本船は、船長が操舵室で操船に当たり、約9knの速力（対地速力、

	<p>以下同じ。)で対馬市下島南西岸沖を自動操舵により南進し、同市豆<sup>ま</sup>酸<sup>ま</sup>崎南南西方沖で左転して東南東進した。</p> <p>船長は、12時17分ごろ神埼南方沖約1Mを通過した後、風力5の北東風及び波高約2mの北東の波の影響により船体動揺が大きくなったので、約7knの速力まで減じて神埼南東方沖を自動操舵で航行を続けていたところ、12時34分ごろ機関操縦盤の警報音を聞き、同操縦盤にクラッチの異常を示す警報表示を認めた。</p> <p>船長は、警報音を止めて操舵室床下の機関室を見たところ、主機の半分程度まで浸水している状況を認め、直ちに主機を止めて無線で僚船2隻及び所属する漁業協同組合に救助を依頼するとともに持運び式の電動ポンプを使用し、機関室からの排水作業を開始した。</p> <p>本船は、持運び式の電動ポンプによる排水作業中、船長が、機関室の浸水量の増大、及び船尾方への傾斜を感じたので、沈没すると判断して排水作業をやめ、救命胴衣を着用して海に飛び込んだ後、13時00分ごろ沈没した。</p> <p>船長は、来援した僚船1隻により救助された。</p> <p>本事故の発生は、他の僚船1隻の船長により対馬海上保安部に通報された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、出港前に機関室の点検を行ったが、異常を認めなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、ふだんどおり活魚を運搬する目的で、機関室右舷前部に設置された主機駆動の海水ポンプ1台及び後部甲板上に置かれたエンジン付のポンプ1台を併用し、前部甲板の魚倉4槽のうち後方の2槽に海水を送水していた。</p> <p>魚倉2槽に送水された海水は、各魚倉両舷上部に設けられた排水口から常時船外に排出され、水量が一定となっていた。</p> <p>エンジン付のポンプは、右舷船尾部から舷外に出したホースにより海水を取り入れ、甲板上に配されたゴムホースにより左舷船尾部から前部甲板の魚倉2槽上部に送水していた。</p> <p>本船は、主機駆動の海水ポンプ及び主機冷却海水の取入弁が、機関室右舷前部の船底2か所に設置されていた。</p> <p>本船は、主機駆動の海水ポンプから魚倉まで、及び主機冷却海水の取入弁から主機までを、ゴム製のホースで配管していた。</p> <p>(図1 参照)</p>

	<p style="text-align: center;">図1 本船の海水供給の状況</p> <p style="text-align: center;">       X : 海水取入弁    ◆ : 排水口     </p> <p>本船は、本事故当時、波で船底を叩きながら航行していた。        船長は、主機を止めた後、機関室の船底から湧き上がるように浸水している状況を見たので、波で船底が叩かれた衝撃により、同室右舷前部の船底2か所に設置された海水取入弁に異常が発生したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、平成24年9月20日に中古船として本船を購入した後、法定検査時又は、不具合が生じた時に整備業者に依頼して本船の整備等を行っていたが、主機駆動の海水ポンプ及び主機冷却用の海水取入弁などの整備を行っていなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>不明        不明        不明</p> <p>本船は、博多漁港に向けて航行中、機関室に浸水したことから、沈没したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室の船底に設置された海水取入弁に異常が発生したことから、浸水した可能性があると考えられるが、浸水に至った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、博多漁港に向けて航行中、機関室に浸水したため、沈没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>・海水取入弁等は定期的に開放整備を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

