

## 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10月8日 03時20分ごろ
発生場所	北海道長万部町大中漁港東方沖 <small>おしやまんべ おおなか</small> 長万部港東防波堤灯台から真方位173° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯42° 29.1′ 東経140° 24.5′）
事故の概要	漁船第十七伸成丸は、大中漁港東方沖において航行中、沈没した。 第十七伸成丸は、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成28年10月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第十七伸成丸、4.1トン HK3-103425（漁船登録番号）、個人所有 10.74m（Lr）×2.84m×0.79m、FRP ディーゼル機関、211kW（動力漁船登録票による）、昭和58年12月13日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67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 昭和62年9月25日 免許証交付日 平成24年8月28日 （平成29年9月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機及び航海計器等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m、海水温 約20℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、ほたての洗浄の目的で平成28年10月8日02時40分ごろ、‘大中漁港沖のほたて養殖施設’（以下「本件施設」という。）に向けて大中漁港を出港し、02時55分ごろ本件施設に到着した。 船長は、本件施設の桁を左舷船首側に設置されたローラに掛け、船体が左舷側に傾斜した状況下、03時00分ごろ左舷船尾側に設置されたローラにも桁を掛けようと船尾方を見たところ、後部甲板の左舷側に設けられた操舵機室用開口部から海水があふれ、また、左舷後部

	<p>のブルワークに設けられた放水口から海水が流入し、後部甲板上約 15 cm の高さまで海水が滞留していることに気が付いた。</p> <p>船長は、このままでは本船が沈没すると思い、左舷船首側のローラに掛けていた桁を外して本船を発進させたが、船尾から沈み始め、数メートル進んだところで主機が停止したので、無線で僚船に救助を要請後、03時05分ごろ海中に飛び込んだ。</p> <p>本船は、03時20分ごろ本件施設付近で沈没した。</p> <p>船長は、03時30分ごろ、付近に設置されていた浮き球につかまって海面に浮いているところを別の僚船に救助された。</p> <p>本船は、後日引き揚げられたが、廃船処理とされた。 (付図1 事故発生場所概略図、付図2 ほたて養殖施設の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故前日に、ほたて洗浄用の海水ポンプ1台(重量約300kg)を後部甲板上に搭載し、船尾トリムとなっていた。</p> <p>本船の甲板下には船首側から、空所、魚倉、機関室、‘バッテリーを設置した区画’(以下「バッテリー室」という。)、操舵機室、‘舵及び推進器を格納するための区画’(以下「本件区画」という。)が設けられていた。</p> <p>本船は、舵及び推進器が船内に格納できる構造となっていたので、本件区画には船尾船底及び船尾外板下部に開口部が設けられており、本件区画には常時海水が滞留していた。</p> <p>本船は本件区画の左舷側に隣接して操舵機室を設けており、操舵機と舵とを接続する接続棒を通す目的で、同室右舷側の壁に開口部が設けられ、水密構造となっていなかった。</p> <p>操舵機室とバッテリー室との間の隔壁には、操舵機台座固定用のボルト穴が開けられ、操舵機台座固定用のボルトの直径よりボルト穴の直径の方が大きく、隙間(以下「ボルト穴の隙間」という。)が生じており、水密になっていなかったことが、本事故後に判明した。</p> <p>船長は、操舵機台座固定用のボルト穴の直径が振動等で大きくなり、ボルト穴の隙間が生じたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>操舵機室は、海水が浸入した場合、同室の底面に設けられた水抜き穴から本件区画内へ、浸入した海水を排出する構造となっていたが、ボルト穴の隙間の高さまで海水が滞留すると、操舵機室からバッテリー室に浸入することが本事故後に確認された。</p> <p>バッテリー室の機関室側の隔壁には、油圧配管等を通す目的で、貫通口2か所(上部及び中央部少し下)が設けられていたが、水密になっていなかった。 (図1、図2参照)</p>

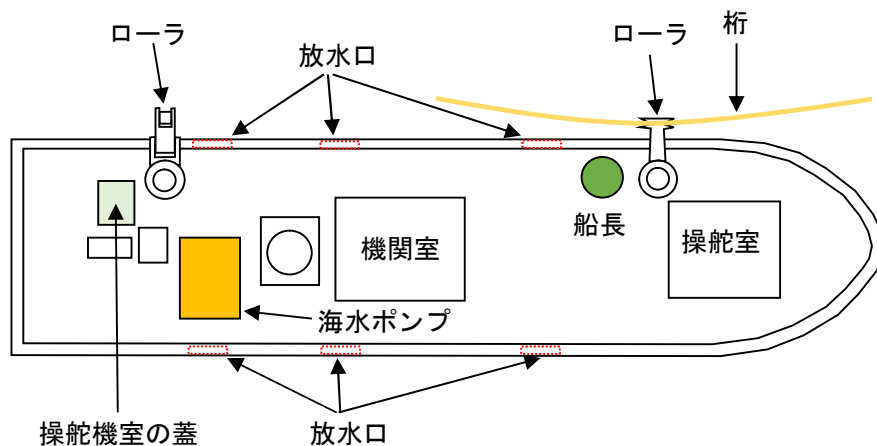


図1 本船の状況

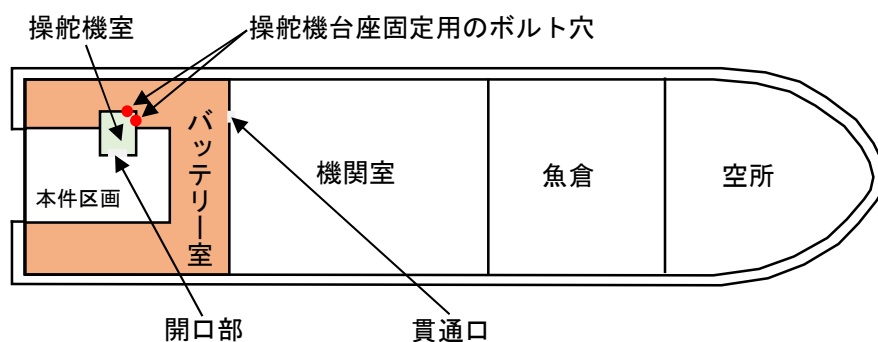


図2 本船の状況（甲板下）

船長は、本事故当時、救命胴衣を着用していた。

**分析**

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

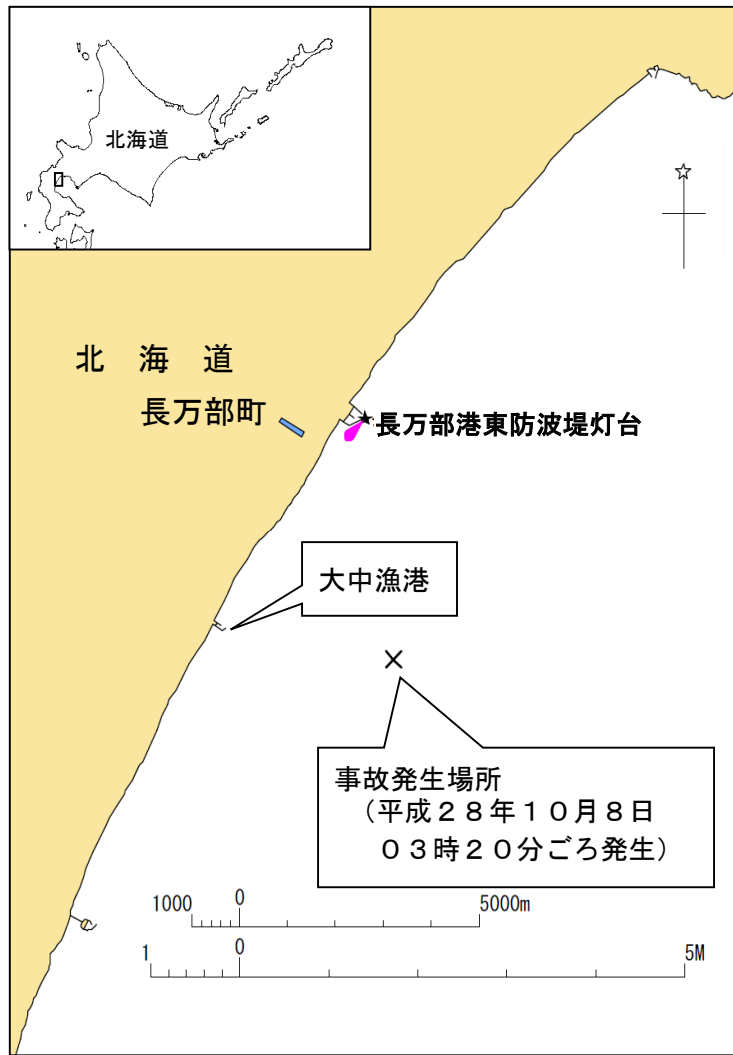
あり  
あり  
なし

本船は、大中漁港東方沖において、操舵機室、バッテリー室及び機関室に浸水したことから、沈没したものと考えられる。

本船は、本件区画と左舷側に設けられた操舵機室の壁に開口部が設けられ、操舵機室とバッテリー室との隔壁にボルト穴の隙間があり、バッテリー室と機関室との隔壁の左舷側に貫通口が設けられており、いずれも水密となっていない状況下、後部甲板上に重量物を設置して船尾トリムとなっており、海水が本件区画、操舵機室を通過して後部甲板の操舵機室用開口部からあふれやすい状況となっていたこと、及び本件施設の桁を左舷船首側に設置されたローラに掛けて左舷側に傾斜したことから、本件区画から操舵機室、バッテリー室及び機関室に浸水した可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。

<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が、大中漁港東方沖において、操舵機室、バッテリー室及び機関室に浸水したため、沈没したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 発航前に自船の喫水、浸水の有無等を点検すること。</li><li>・ 隔壁の貫通口は、内部を通る配線等との隙間を塞ぎ、水密にすること。</li></ul>

付図1 事故発生場所概略図



付図2 ほたて養殖施設の状況

