

船舶事故調査報告書

平成29年3月2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28年10月7日 11時00分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市沖ノ島北西方沖 友ヶ島灯台から真方位015° 4.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 20.7′ 東経135° 01.3′）
事故の概要	遊漁船クレイジーキャッツは、航行中、機関室に浸水した。 クレイジーキャッツは、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成28年10月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	遊漁船 クレイジーキャッツ、7.9トン 272-18849大阪、個人所有 11.92m（Lr）×3.29m×1.11m、FRP ディーゼル機関、316.3kW、平成8年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成25年6月24日 免許証交付日 平成26年5月13日 （平成30年11月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、平成28年10月7日04時40分ごろ和歌山市地ノ島北 ^じ 方沖の釣り場に向けて阪神港大阪区にある係留地を出発した。 船長は、06時30分ごろから地ノ島北方の釣り場で遊漁を行い、10時30分ごろ同釣り場から沖ノ島北西方沖の釣り場に向けて北西進を始め、南からの風及び波があったので対地速力を約6、7ノットとした。 船長は、11時00分ごろ、沖ノ島北西方沖の釣り場付近に至り、機関の警報ランプが点灯したので停船した。

	<p>船長は、釣り客に釣りを許可した後、点検しようと機関室に入ったところ、機関室が床から膝下くらいまで浸水していたので、すぐに機関室を出て、釣り客に沈没するおそれがあるので釣りざおを上げて救命胴衣を着るように指示し、機関室のビルジポンプを運転して排水を開始した。</p> <p>船長は、浸水箇所が分からず、釣り客の1人と共にバケツで機関室の海水を汲み出したものの、減少するように見えなかったので、11時06分ごろ他の釣り客1人を通じて携帯電話で付近にいた僚船に救助を依頼した。</p> <p>僚船の船長は、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、来援した僚船に釣り客全員を移乗させて本船に残り、僚船にえい航されていたところ、本船の船尾部がほとんど水面下となってえい航ロープが切断したので、本船のえい航を諦め、僚船に移乗して巡視船の到着を待った。</p> <p>僚船は、来援した巡視船の指示で大阪府 ^{みさき} 岬町 ^{こしま} 小島漁港に向かい、13時00分ごろ同漁港に到着した。</p> <p>船長は、本船が12時50分ごろ船尾部から沈没したとの連絡を海上保安庁から受けた。</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>主機の冷却海水管系統は、船外から取り入れられた海水が、海水ポンプを経て清水冷却器、潤滑油冷却器を通り、空気冷却器に送られ、過給機からの排気と混合されて排気管を通過して船外に排出されるようになっていた。</p> <p>本船は、平成26年5月ごろに船長が遊漁船業を始める目的で新造から約20年経過した中古船を購入したものであり、平成26年5月9日に第一種中間検査を受検していた。</p> <p>船長は、月に2、3回、ビルジを陸揚げしていたが、機関室の冷却海水管又は船尾管軸封装置からの漏水を認めておらず、最近特にビルジ量が増えたという感じもなかった。</p> <p>船長は、平成28年10月6日に主機の過給機を新替えしていたが、同過給機は冷却水による冷却部のない型式のものであり、同過給機を交換後に試運転の目的で約30～40分間航走した際、ビルジ量等の異常を認めなかった。</p> <p>本船の喫水は、ふだん、船首約0.6m、船尾約1.0mであった。</p> <p>船長は、出航前に機関室に入り、燃料、冷却水、ビルジ量等の点検を行ったが、特に異常を感じていなかった。</p> <p>船長は、本事故当日の航行中、漂流物等に当たった衝撃等を感じていなかった。</p> <p>船長は、当時作動した警報が、主機の減速機のシャフトの上方にあった減速機油圧低下の警報であることを主機の取扱説明書を見て、本</p>

	<p>事故後に知り、同警報のセンサーが浸入した海水で短絡し、作動したのではないかと思った。</p> <p>本船には、ビルジ高位警報装置はなかった。</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>なし あり なし</p> <p>本船は、沖ノ島北西方沖で航行中、機関室に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室の冷却海水管系統から浸水した可能性があると考えられるが、本船が沈没したことから、機関室に浸水した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、沖ノ島北西方沖で航行中、機関室に浸水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"> ・ 小型船舶は、機関室にビルジ高位警報装置の設置が望まれる。

付図1 事故発生経過概略図

