

船舶事故調査報告書

平成29年2月23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11月16日 02時45分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市喜屋武埼東南東方沖 喜屋武埼灯台から真方位116°54.2海里（M）付近 （概位 北緯25°41.0′ 東経128°34.0′）
事故の概要	漁船美由紀丸は、漂泊中、船内に浸水した。 美由紀丸は、主機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成28年11月16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 美由紀丸、4.97トン ON3-28537（漁船登録番号）、個人所有 9.85m（Lr）×2.20m×1.00m、FRP ディーゼル機関、235.35kW、昭和57年4月14日 第296-21404号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 46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6年4月6日 免許証交付日 平成25年9月2日 （平成31年4月5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 晴れ、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2m、水温 約27℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、操業を終えて次の漁場である喜屋武埼東南東方沖に移動し、平成28年11月15日22時00分ごろ主機を中立運転として漂泊を開始した。 船長は、背もたれ付きの操縦席に腰を掛け、眠りについた。 船長は、16日02時45分ごろ、目が覚め、船体が右舷側に傾斜していることを知り、操舵室右舷横の通路に繰り返して波が打ち込み、後部甲板の右舷側に滞留している多量の海水を認めた。 船長は、航行すれば、滞留している海水を船外へ排出できると思

	<p>い、主機を前進にかけ、舵を左右に取ったが、海水を排出できず、船体の傾斜が増大しているため、無線機で付近の漁船に救助を要請した。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用して左舷側に移動した後、本船が右舷側に傾斜した状態で船尾部が沈み始めたので、海に入って船首方に泳ぎ、船首部のみが海面上に浮いた状態となったところで船首部に掴まった。</p> <p>船長は、来援した漁船に救助され、沖縄県沖縄市泡瀬漁港に運ばれた。</p> <p>本船は、引船により沖縄県宜野湾市宜野湾漁港にえい航され、陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約2.2mであった。</p> <p>本船は、前部甲板下に8個の魚倉が横3列に配置され、いずれも蓋で閉塞されており、船首側から1列目の魚倉に水を、2列目に並んだ4つの魚倉に氷を、3列目の中央の魚倉に氷と一緒に漁獲物をそれぞれ積載し、3列目の中央の魚倉に隣接した両舷側の魚倉を空所にしていました。</p> <p>本船は、本事故当時、漁獲物を約270kg 積み、燃料油を約4～5kl、氷を約3.5t、清水を約1t 積載していた。</p> <p>本船は、機関室の左舷側壁の上部に給排気口が、同室船首側天井部にファン付きの給気口及びその右舷側に同室の出入口がそれぞれ設けられ、本事故時、同室の出入口は蓋で閉塞されていた。</p> <p>本船は、船体中央付近に機関室があり、機関室の船首側にある煙突の船尾側に船室を、船室の船尾側に操舵室をそれぞれ配置していた。また、操舵室の右舷側通路の床面下に物入れ（以下「本件物入れ」という。）があり、本件物入れには潤滑油などが入った容器6個を収納していた。</p> <p>本件物入れは、ハッチの開口部が長さ約0.7m、幅約0.4m、通路床面から深さ約0.3mであり、蓋が付いており、操舵室下方の発電機用原動機を据えた区画との壁が水密性ではなかった。</p> <p>本船の排水孔は、前部甲板に8か所、操舵室横の通路に5か所（左舷側に3か所、右舷側に2か所）、後部甲板に4か所の合計17か所設けられ、ブルワークにある全ての放水口部にカバーが備え付けられ、後部甲板のブルワークにある放水口部のカバーの下面がいつもほぼ水面上であった。</p> <p>本船は、操舵室横のブルワークの高さが水面及び通路床面からそれぞれ約1.2m及び約0.9mであり、後部甲板が操舵室横の通路床面より約0.3m低くなっていた。</p> <p>船長は、以前、漂泊中、後部甲板に滞留した海水を認めたことがあ</p>

	<p>ったので、後部甲板の排水孔より後方に新たに排水孔及び放水口を設けたが、さらに滞留するようになり、その排水孔を塞いだ。</p> <p>船長は、本事故当時、右舷側の排水状況及び本件物入れへの浸水状況を見ていなかった。</p> <p>船長は、操縦席で眠る前、機関室に入り、ビルジの量等を点検し、異状がないことを確認した。</p> <p>船長は、本事故当時、主機計器盤からの警報音を聞いておらず、操舵室の床面に操舵室下方への出入口があったが、その出入口の蓋を開けていないので、機関室及び操舵室下方の区画への浸水状況が分からなかった。</p> <p>船長は、本事故時、目が覚めてから15分間程度で船首部のみが海面上に浮いた状態になったと思った。</p> <p>本船は、11月30日、漁船保険組合の手配により陸揚げされた状態から海上に移動し、船内への浸水状況が確認されたが、水面下からの浸水が認められなかった。</p> <p>本船の機関室には、ビルジ高水位警報装置がなかった。</p> <p>船長は、約18年間の漁船経験があった。</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>不明 不明 あり</p> <p>本船は、喜屋武埼東南東方沖において漂泊中、風力4の風が吹き、波高約2mの波浪がある状況下、右舷方から打ち込んだ海水が右舷側に滞留したことから、船内に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、右舷方から打ち込んだ海水が排水されず、滞留した海水が本件物入れから操舵室下方の区画に浸水した可能性があると考えられるが、右舷側の排水状況及び船内への浸水経路については、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、喜屋武埼東南東方沖において漂泊中、風力4の風が吹き、波高約2mの波浪がある状況下、右舷方から打ち込んだ海水が右舷側に滞留したため、船内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"> ・ 甲板上の排水状況を定期的に確認すること。

付図1 事故発生場所概略図

