

船舶事故調査報告書

平成29年4月6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19日 16時00分ごろ
発生場所	沖縄県糸満市喜屋武埼南東方沖 喜屋武埼灯台から真方位144° 12.6海里（M）付近 （概位 北緯25° 54.6′ 東経127° 48.4′）
事故の概要	漁船第八福寿丸は、南東進中、機関室に浸水した。 第八福寿丸は、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（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 第八福寿丸、19トン ON2-0439（漁船登録番号）、個人所有 14.86m（Lr）×3.63m×1.45m、FRP ディーゼル機関、294.2kW、昭和59年10月5日 第296-16581号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 42歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年6月21日 免許証交付日 平成24年6月21日 （平成29年6月20日まで有効） 機関長 男性 51歳 六級海技士（機関） 免許年月日 平成16年7月29日 免状交付年月日 平成26年7月17日 免状有効期間満了日 平成31年7月28日
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 東、風力 3、視界 良好 海象：うねり 波高約2m
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか甲板員5人（全員インドネシア共和国籍）が乗り組み、平成28年10月19日12時10分ごろ漁場に向けて沖縄県那覇市泊漁港を出発し、喜屋武埼西方沖を約8ノットの

	<p>対地速力で自動操舵により南東進した。</p> <p>船長は、船橋当直につき、15時00分ごろからビルジポンプで機関室内のビルジ排水作業を行い、同作業を終えた後、甲板員の1人（以下「甲板員A」という。）に船橋当直を引き継いだ。</p> <p>機関長は、操舵室の寝台で仮眠していたところ、16時00分ごろ甲板員Aから警報音が鳴っているとの報告を受け、主機計器盤からの警報音であることを認め、甲板員Aに機関室を点検するように指示した。</p> <p>機関長は、機関室の点検に行った甲板員Aから機関室に浸水している旨の報告を受けて機関室の出入口に行き、海水が機関室内の床面のプレート付近まで達しているのを確認した。</p> <p>本船は、ビルジポンプ及び移動式ポンプの合計3台を使用して海水を排出するとともに、機関長が喜屋武埼南東方沖であることを確認して船舶所有者を経由して海上保安庁に救助を要請し、反転して泊漁港に向かった。</p> <p>機関長は、機関室で浸水箇所の調査を行っていた甲板員の1人から浸水箇所が見付からない旨の報告を受け、浸水が増えている状況であり、「発電機用原動機及び発電機」（以下「補機」という。）を運転しているので感電する危険があると思い、浸水箇所の調査をやめさせた。</p> <p>機関長は、主機を止め、船長及び甲板員5人が救命胴衣を着用して右舷側に投下した膨張式救命筏^{いかだ}に移乗した後、同救命筏につないだロープを操舵室の右舷側に取り付け、自らが本船に残り、同救命筏の状況を見ていた。</p> <p>機関長は、来援した海上保安庁のヘリコプタに船長及び甲板員5人と共に救助され、那覇空港に運ばれた。</p> <p>本船は、喜屋武埼南東方沖において、船舶所有者が手配した業者の引船により、左舷側を上を横転した状態でえい航されたが、えい航索が外れて船首のみ浮上した状態となり、同索を船首部に取り付けてえい航されたところ、20日11時20分ごろ沈没した。</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>本船は、平成13年頃中古で購入され、平成27年5月ごろ、定期検査が行われ、上架した際に船底外板に損傷などの異常は認められなかった。</p> <p>本船は、燃料油を約21～22kl、潤滑油を約200l、氷を約1.3t、清水を約14～15t積載していた。</p> <p>主機の冷却海水は、機関室の左舷側に設けられた船底弁から機付きの海水ポンプで吸引加圧され、空気、清水、減速機潤滑油及び潤滑油の各冷却器を冷却した後、船外に排出されるようになっていた。</p> <p>補機は、左舷側及び右舷側にそれぞれ設置され、発電機用原動機の</p>

	<p>冷却海水が機関室の左舷側及び右舷側にそれぞれ設けられた船底弁から機付きの海水ポンプで吸引加圧され、清水、潤滑油の各冷却器を冷却した後、船外に排出されるようになっていた。</p> <p>機関長は、泊漁港で停泊中、修理業者が発電機用原動機の海水系統の配管を外して修理を行った後、補機の試運転を行ったが、漏水等がないことを確認していた。</p> <p>機関長は、泊漁港を出港する前、機関室内のビルジ量、冷却海水管等を目視で点検したところ、ふだんと変わらない状態であったが、出港後、機関室の見回りを行っていなかった。</p> <p>機関長は、航海中、ふだんから各当直者がビルジポンプで機関室内のビルジを排水してビルジ量及び排水状況の確認を行うよう指示しており、いつもよりビルジ量が多いとの報告を受けた場合、船尾管軸封装置の締付けボルトの調整を行っていた。なお、約2航海前に締付けボルトの調整を行った後、機関室内のビルジ量は、ふだんと変わらなかった。</p> <p>船長は、船橋当直を交替した後、操舵室の寝台で休憩していたが、異状な振動や衝撃などを感じなかった。</p> <p>機関長は、本事故当時、機関室内の床面のプレートより上方の海水管系統等を見たが、漏水している箇所を認めなかった。</p> <p>機関長は、小型船舶操縦士の免許証を受有しており、本事故当時、自主的に操船指揮に当たっていた。</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>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 なし</p> <p>本船は、喜屋武埼南東方沖を南東進中、機関室に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室の床面のプレート下方から浸水したものと考えられるが、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、喜屋武埼南東方沖を南東進中、機関室に浸水したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等による被害の軽減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"> ・ 機関室の見回りを励行し、異常の早期発見に努めること。 ・ ビルジ高水位警報装置を設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

