

## 船舶事故調査報告書

令和元年11月6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  | 浸水   |
| 発生日時  | 令和元年6月12日 06時00分ごろ   |
| 発生場所  | 沖縄県伊平屋村伊平屋島北西方沖<br>伊平屋島灯台から真方位323°28海里（M）付近<br>（概位 北緯27°28.0′ 東経127°42.0′）   |
| 事故の概要   | 漁船みわ丸は、漂泊中、機関室に浸水して転覆した。<br>みわ丸は、主機等に濡損を生じた。   |
| 事故調査の経過   | 令和元年6月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。<br>なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 漁船 みわ丸、7.1トン<br>ON2-0977（漁船登録番号）、個人所有<br>10.55m（Lr）×2.40m×0.91m、FRP<br>ディーゼル機関、161.80kW、昭和53年1月20日<br>第295-44317号（船舶検査済票の番号）   |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 男性 57歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 平成18年7月6日<br>免許証交付日 平成29年1月31日<br>（令和4年7月31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 北北東、風速 約2.0m/s、視界 良好<br>海象：波高 約1.0m  |
| 事故の経過   | 本船は、船長が1人で乗り組み、一本釣り漁を行う目的で僚船と共に沖縄県浦添市牧港漁港を出港し、令和元年6月12日00時00分ごろ伊平屋島北西方沖に到着した。<br>本船は、船長が夜明けから一本釣り漁を行うこととし、夜明けまで待機及び睡眠をとる目的で、主機をアイドル状態として漂泊を開始した。<br>船長は、06時00分ごろ機関室から聞こえる水を攪拌しているよ |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>うな音で目を覚まして同室を確認したところ、主機が半分の高さまで水に浸かっていることを認めた。</p> <p>船長は、機関室の浸水箇所を調査しようとしたものの、水位が上昇して船体が左舷側に傾き始めたので、同箇所の確認が行えず、沈没の危険性があると判断し、近くに漂泊している僚船に無線で連絡して救助を依頼した。</p> <p>本船は、船長が、救命胴衣を着用して来援した僚船に移乗した後、船尾から沈没した。</p> <p>船長は、16時00分ごろ、移乗した僚船により牧港漁港に移送された後、所属する漁業協同組合と海上保安部に連絡を行った。</p> <p>本船は、18日、沖縄県粟国村粟国島南東方沖において、海上保安部によって球状船首部のみを海上に出した状態で漂流しているところを発見され、保険会社が手配したタグボートにより牧港漁港にえい航され、同港岸壁に陸揚げされた。</p> <p>本船は、機関室の海水を排出して浸水箇所を調査したところ、機関室右舷側下部にある船底弁から主機冷却海水入口弁までのゴム製の冷却海水配管（以下「本件配管」という。）を過去に応急修理を行った箇所から浸水したことが確認された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船機関室における船底弁、写真2 本件配管の浸水箇所、写真3 本船 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p>  | <p>本件配管は、建造以来、新替えされたことはなかった。</p> <p>本船は、平成31年3月ごろ、機関室で変形した右舷側燃料タンクを油圧ジャッキによって修理を行った際、油圧ジャッキを取り付ける場所を空ける目的で本件配管を取り外す必要があったが、経年によるゴムの硬化で固着し、船底弁から取り外すことができず、配管を途中で切断して取り外し、修理後、本件配管の切断面を密着させた部分を、ゴムチューブ、ゴム製スリーブ及びプラスチック製ケーブルバンドで応急修理を行った。</p> <p>船長は、本件配管の応急修理をした後、海水を通して漏えいがないことを確認し、度々、点検していたが、本事故当日まで海水の漏えいを確認できなかった。</p> <p>船長は、本件配管と同じ仕様のゴム製配管がすぐには入手できなかったので応急修理を行い、その後、本事故発生まで海水の漏えいがないので問題ないと思い、本件配管の新替えを行わなかったが、振動等によって密着している断面が緩むことがあるので、できるだけ早くに新替えすべきであったと本事故後に思った。</p>   |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> | <p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p>   |

|                  |  |
|------------------|--|
| <p>判明した事項の解析</p> | <p>本船は、伊平屋島北西方沖において漂泊中、本件配管の応急修理が行われた箇所において、その後本事故発生まで新替えが行われなかったことから、振動等によって密着している断面が緩んで海水が漏えいし、機関室が浸水したものと考えられる。</p>   |
| <p>原因</p>        | <p>本事故は、夜間、本船が、伊平屋島北西方沖において漂泊中、本件配管の応急修理が行われた箇所において、その後本事故発生まで新替えが行われなかったため、振動等によって密着している断面が緩んで海水が漏えいし、機関室が浸水したものと考えられる。</p>   |
| <p>再発防止策</p>     | <p>今後の同種事故等の再発防止及び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"> <li>・ 応急修理した海水配管は、早期に新替えを行うこと。</li> <li>・ ゴム製の配管は、経年により硬化するので、定期的に点検を行い、必要に応じて交換を行うことが望ましい。</li> </ul> |

付図1 事故発生場所概略図

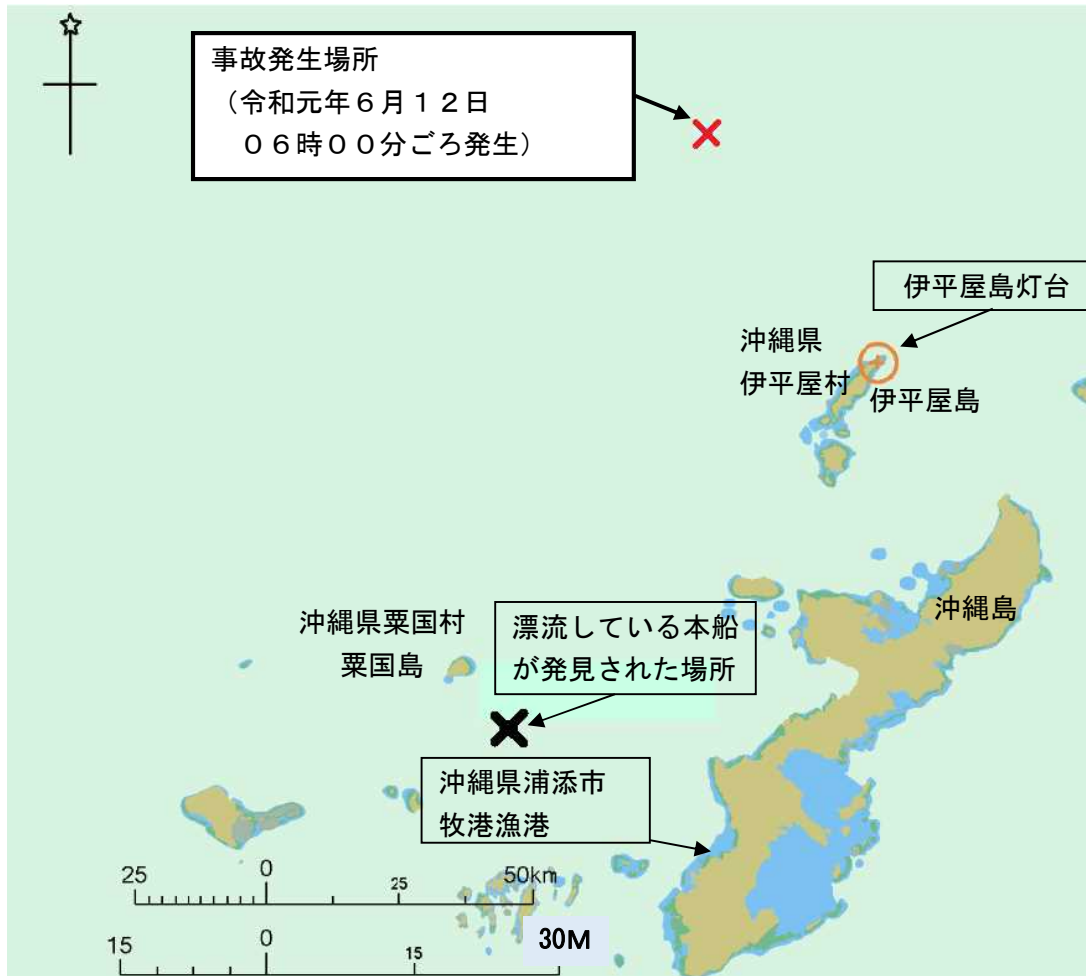


写真1 本船機関室における船底弁



写真2 本件配管の浸水箇所



写真3 本船

