

船舶事故調査報告書

令和元年12月11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31年1月11日 14時00分ごろ
発生場所	鹿児島県鹿児島市鹿児島港 鹿児島港谷山2区東防波堤灯台から真方位301° 1.5海里 (M) 付近 (概位 北緯31° 29.7′ 東経130° 30.9′)
事故の概要	漁船海喜丸は、航行中、プロペラ点検用ののぞき窓から海水が流入し、後部甲板に海水が滞留して沈没した。
事故調査の経過	平成31年2月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 海喜丸、3.92トン KG3-38566（漁船登録番号）、個人所有 9.50m (Lr) × 2.30m × 0.82m、FRP ディーゼル機関、183.9kW、昭和56年12月8日 第295-34123号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年11月8日 免許証交付日 平成27年10月15日 （令和2年11月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船内機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成31年1月11日09時00分ごろバッテリー充電の目的で、係留地である鹿児島港谷山区を出航して同港マリポートかごしま沖を航行しながら魚群探知機等を作動させたりした後、13時00分ごろ帰航することとした。 船長は、鹿児島港谷山2区東防波堤灯台を過ぎたあたりで、船首がふだんより上がっているような感じがして後ろを見ると、後部甲板に海水が滞留していることに気付き、船尾甲板下にあるプロペラ点検用

	<p>ののぞき窓（以下「本件窓」という。）を確認したところ、本件窓の蓋を支えているボルト4本全てが取れて、海水が流入し、滞留しているのを認めた。</p> <p>船長は、ビルジポンプを始動して排水を開始したものの、排水作業が追いつかない状況であったが、係留地が近かったので、帰航することとし、船尾区画内に海水が流入しないように減速して航行した。</p> <p>本船は、係留地に戻り、係留索を取ったところで、14時00分ごろ船首部が海面上に突き出る状態で沈没した。</p> <p>船長は、船首部から岸壁に這い上がり、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、桜マークの付いた救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、船長が手配したクレーン船により陸揚げされ、本件窓の蓋を支えているボルトが腐食により折損し、脱落したことが判明した。 （付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本件窓の蓋を支えているボルトが腐食して不具合が生じているとは思わなかったため、発航前点検では上から本件窓の蓋が閉まっているかを確認するだけで、定期的にボルトを回してまで点検しなかった。</p> <p>本船は、平成30年2月に検査を受けていたが、特に何も指摘されなかった。</p> <p>本船は、本事故当時、船尾の喫水が約0.4mであった。</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>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、本件窓の蓋を支えているボルトの腐食状況が定期的に確認されておらず、ボルトが腐食により折損して脱落したことから、本件窓から海水が流入し、後部甲板に海水が滞留して沈没したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件窓の蓋を支えているボルトが腐食して不具合が生じているとは思わなかったことから、発航前点検では上から本件窓の蓋が閉まっているかを確認するだけで、定期的にボルトを回してまで点検しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、本件窓の蓋を支えているボルトの腐食状況が定期的に確認されておらず、ボルトが腐食により折損して脱落したため、本件窓から海水が流入し、後部甲板に海水が滞留して沈没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"> ・プロペラ点検用ののぞき窓の蓋を支えているボルトの腐食状況を

	定期的に確認すること。
--	-------------

付図1 事故発生経過概略図

