

船舶事故調査報告書

令和3年6月9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	令和2年7月30日 18時00分ごろ
発生場所	福井県福井港西方沖 福井港南防波堤灯台から真方位310° 1,100m付近 (概位 北緯36° 12.7' 東経136° 06.2')
事故の概要	プレジャーボート ^{ふじお} 富士雄丸は、錨泊中、船内に浸水し、沈没した。
事故調査の経過	令和2年8月5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	プレジャーボート 富士雄丸、1.32トン FK3-10757（漁船登録番号）、個人所有 6.77m (Lr) × 1.59m × 0.56m、FRP ディーゼル機関、29.42kW、昭和56年3月 第244-07960号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 78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 昭和63年12月13日 免許証交付日 平成30年10月15日 (令和5年12月12日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3 海象：波高 約0.5m、水温 約26℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、乗船者全員が自動膨張式救命胴衣を着用し、釣りの目的で、令和2年7月30日13時30分ごろ福井港内の定係地を出航した。 船長は、福井港内の九頭竜 ^{くづりゅう} 川河口部を航行中、推進器に浮遊物が接触した衝撃を感じて一旦停船し、船底に設けられたプロペラ点検口越しにプロペラ翼を確認して同翼に損傷を認めず、また、機関室への船尾管（プロペラ軸の船体貫通部で軸封装置により水密が保たれている。）からの浸水を認めなかったため、航行を再開し、その後、航行中、船体に異常な振動を感じなかった。（図1参照）

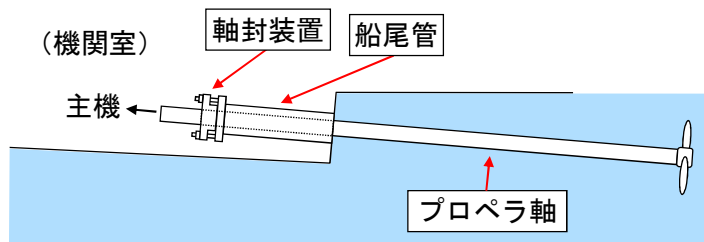


図1 推進器系統 (イメージ)

船長は、14時10分ごろ福井港西方沖の釣り場に到着し、釣り場を移動しながら釣りをを行い、4か所目の釣り場で、主機を停止して船首部から投錨し、自身が後部甲板で、同乗者2人が前部甲板で釣りを開始した。

船長は、16時20分ごろ足元の甲板上に海水が進入していることに気付き、周囲を確認して左舷船尾部の舷側に設けられた甲板排水口が海面下となっているのを認め、機関室に浸水して船体が沈下しているのかもしれないと考え、機関室を確認したところ、大量に浸水していることが分かった。

船長は、直ちにバッテリー駆動のビルジポンプのスイッチを入れて機関室の排水を試みたものの、同ポンプがすぐに停止したので、排水をあきらめ、同乗者に退船に備えるように声を掛けた後、16時28分ごろ携帯電話で118番通報を行った。

船長及び同乗者2人は、船体が沈下を続け、大量の海水が甲板上に滞留するようになったので、海中に飛び込み、その後、自動膨張式救命胴衣が膨張した状態で、本船から流出したクーラーボックス等に掴まって海上を漂流していたところ、16時50分ごろ巡視艇が来援して全員救助された。

本船は、船尾部から水没して船首部のみを海面上に出した状態となり、その後、18時00分ごろ沈没した。

本船は、沈没後、燃料油等の流出はなかった。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

船長は、ふだんから燃料消費量のことを考え、歩くよりも若干速い程度の低速力で航行しており、本事故当時も同速力で航行していた。

本船は、甲板排水口が舷側4か所に設けられ、甲板下区画が、船首側から、物入れ、いけす、機関室、物入れ、空所となっており、機関室にはバッテリーが置かれ、空所の船底にはプロペラ点検口が設けられ、ビルジ高位警報装置が備えられていなかった。(図2参照)

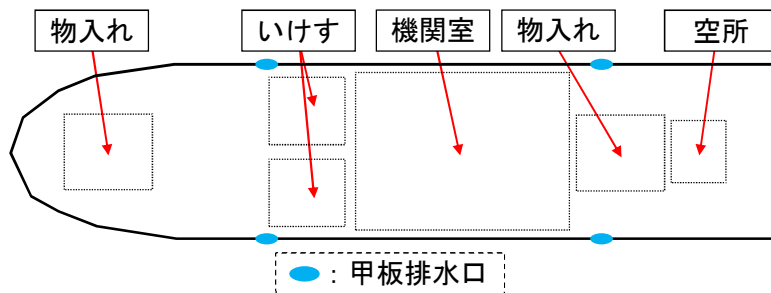


図2 本船の甲板排水口、甲板下区画の配置（イメージ）

本船は、本事故当時、容量約60ℓの燃料油タンクに軽油約10ℓを積載して出航し、いけすに海水を張っておらず、喫水が船首約0.2m、船尾約0.5mであった。

船長は、本船を、中古で購入後、約30年間使用しており、年に1回本船を上架して船体の塗装作業を行う際、船体に亀裂等がないことを確認し、また、令和元年にプロペラ軸を新替えしていた。

船長は、ふだん発航前に機関室のビルジ量を点検しており、本事故当時も機関室のビルジ量に異状がないことを確認してから出航した。

船長は、九頭竜川河口部を航行中にプロペラ翼に浮遊物が接触し、その後、釣りを続けたことが船尾管の破損につながり、船尾管から機関室に浸水したのかもしれないと本事故後に思った。

分析

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

あり
あり
なし

本船は、航行中、推進器に浮遊物が接触した際、船長が、機関室を確認して船尾管からの浸水を認めず、運航に支障はないと考えて釣り場の移動を続けたことから、その後、福井港西方沖において錨泊中、機関室への浸水に気付くのが遅れ、機関室に大量に浸水して船体が沈下し、甲板排水口が海面下となって大量の海水が甲板上にも滞留する状態となり、船尾部から水没して沈没したものと考えられる。

本船は、推進器に浮遊物が接触した際、プロペラ軸に僅かな曲損を生じた状態で、釣り場の移動を繰り返し、同軸が振れ回って船尾管に破損を生じたことから、船尾管から機関室に浸水した可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、船尾管の破損の有無を確認することができなかった。

本船のビルジポンプは、船長が機関室への浸水に気付いて同ポンプのスイッチを入れた際、すでに機関室に大量に浸水して機関室内に設置された同ポンプ、駆動用バッテリーが海水に浸かっていたことから、すぐに停止したのと考えられる。

原因

本事故は、本船が、航行中、推進器に浮遊物が接触した際、船長

	<p>が、機関室を確認して船尾管からの浸水を認めず、運航に支障はないと考えて釣り場の移動を続けたため、その後、福井港西方沖において錨泊中、機関室への浸水に気付くのが遅れ、機関室に大量に浸水して船体が沈下し、甲板排水口が海面下となって大量の海水が甲板上にも滞留する状態となり、船尾部から水没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"> ・ 船長は、推進器に浮遊物が接触した場合、当初の段階で機関室に浸水が認められない場合でも、その後の船舶の運航により船尾管等に破損を生じて機関室に浸水するおそれがあるので、船舶の運航を適宜中断して機関室の点検を行い、浸水の早期発見に努めること。 ・ 機関室への浸水を早期に感知できるよう、機関室にビルジ高位警報装置を備えることが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

