

船舶事故調査報告書

令和3年12月15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8月17日 12時35分ごろ
発生場所	福岡県宗像市沖ノ島西方沖 沖ノ島灯台から真方位281°13.8海里（M）付近 （概位 北緯34°17.2′ 東経129°50.0′）
事故の概要	漁船萬勝丸は、南進中、浸水して沈没した。
事故調査の経過	令和2年8月20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 萬勝丸、13トン FO2-6036（漁船登録番号）、個人所有 14.95m（Lr）×3.86m×1.45m、FRP ディーゼル機関、436kW、昭和60年3月30日 第290-55732号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 59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 昭和54年5月18日 免許証交付日 平成29年2月16日 （令和4年6月25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 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：うねり 波向西南西、波高約0.4m
事故の経過	本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、たい2そうごち網漁を行う目的で、令和2年8月17日02時30分ごろ福岡県糸島市船越漁港を出港し、06時30分ごろ沖ノ島西方沖の漁場で僚船と共に操業を開始し、魚約2.1tを漁獲して、11時45分ごろ1回目の操業を終えた。 本船は、操舵室の後方に配置されている7個の魚倉のうち、最も船首側に近い列（この列を1列目とし、その後方を順に、2列目、3列目、4列目とする）の右舷側の魚倉に氷を入れ、2列目の両舷の魚倉に海水を入れない状態でそれぞれ約1tの漁獲物を入れた。また、本

船は、3列目及び4列目の魚倉等の蓋（さぶた）の上にシートを敷き、その上に約100kgの漁獲物、甲板の船尾部右舷側に漁網、中央部に巻いたロープを置いた。

本船は、約8ノットの対地速力で南進しながら、本船の乗組員（甲板員）2人及び漁獲物の選別作業を行う目的で僚船から移乗させた甲板員1人が3列目及び4列目の魚倉付近で、漁獲物の選別作業を開始した。（図1、2参照）

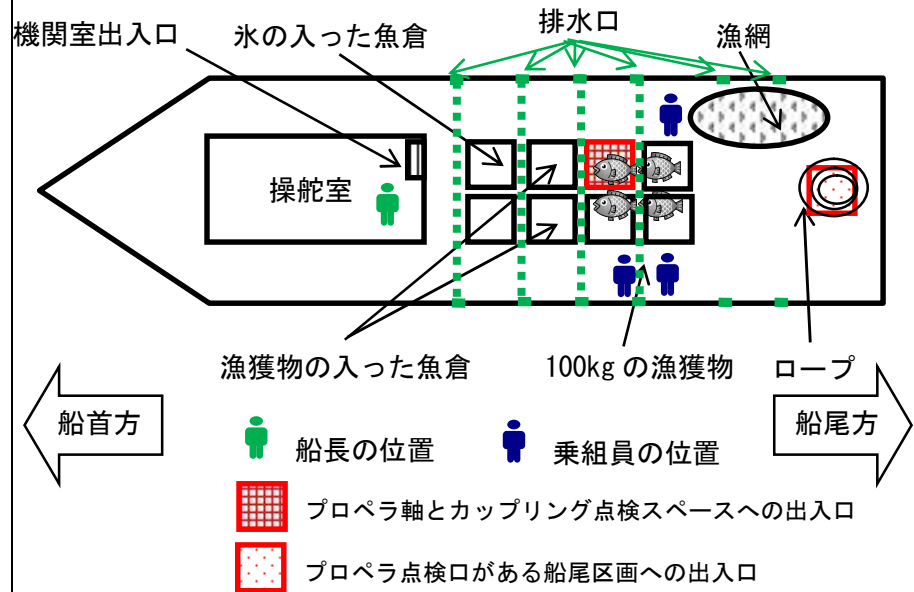


図1 本船の概略図（上甲板配置図）及び本事故時の乗組員の配置

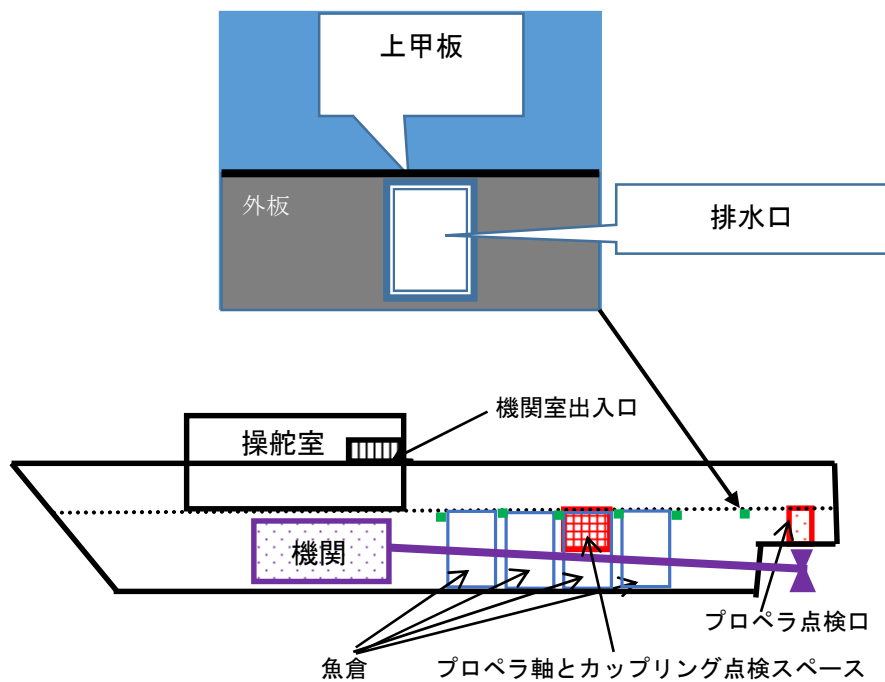


図2 本船の概略図（側面）

	<p>本船は、12時10分ごろ、右舷側排水口から海水が甲板上等に流入し始め、右舷側へ傾斜し、船尾部が沈下しました。</p> <p>僚船は、本船の船尾部の沈下及び右舷側への傾斜が止まらないので、本船の左舷側に横付けして乗組員全員を救助した。</p> <p>船長は、所属する漁業協同組合へ本事故発生を連絡するとともに海上保安庁への通報を依頼し、漁業協同組合は、12時27分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、12時35分ごろ船尾から沈没し、船長及び乗組員（甲板員3人）は僚船に乗って船越漁港に帰港した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船（本事故前）、写真2 本船と同様の排水設備を備えた漁船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船では、本事故発生時、風浪による甲板への波の打ち込み等は無かった。</p> <p>船長は、過去にも本事故時と同様の積載状態で航行した経験があったが、甲板上への海水の流入を経験したことがなかった。</p> <p>本船の上甲板の海水等は、上甲板下の左舷側から右舷側まで通した管に、魚倉コーミング付近や上甲板の舷側端の隙間から海水等を流し入れ、同管が船側外板と接する箇所から、排水していた。本船は、このような上甲板下に管を有する排水設備が6カ所設置されていた。</p> <p>本船には、操舵室の後方に7つの魚倉と3列目右舷側の魚倉に、プロペラ軸とカップリングの点検スペース（以下「点検スペース」という。）が設けられていた。</p> <p>本船の船体内部への浸水の可能性がある開口部等は、機関室等への出入口、魚倉口、点検スペース出入口、上甲板の排水設備、魚倉底のスキャパー、船尾管、プロペラ点検口等であった。</p> <p>本船の開口部等の状況は以下のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 船底を含む船体、船尾管等は、令和2年3月の上架時に異常は認められなかった。 ● 機関室への出入口は、本事故当時に閉鎖されていたかは不明であるが、本船が沈没する直前まで、主機関は正常に運転されていた。 ● 魚倉口は、本事故当時、蓋により閉鎖されていたが、蓋は固定されていなかった。 ● 点検スペースの出入口は、本事故当時、蓋で閉鎖されていたが、蓋は固定されていなかった。また、点検スペース底部の点検用の穴は、開放された状態であった。 ● 魚倉底部のスキャパーは、閉鎖されていた。 ● プロペラ点検口は、出港時に、船長が点検し、異常はなかった。また、プロペラ点検口がある船尾区画の出入口は閉鎖され

	<p>ていた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 上甲板の排水設備は、出港時に、船長が点検し、異常はなかった。また、過去に上甲板の排水設備に亀裂等が発生したことはなかった。 <p>船長は、甲板上に海水が流入し始めのころに、魚倉及び点検スペースの蓋が浮いて海水が魚倉、点検スペースへ流入するのを見ていない。</p> <p>船長は、右舷側から流入した海水が上甲板下に浸水するとすれば、点検スペースの出入口か、船尾区画の出入口しか考えられないので、そこから浸水して船尾部が沈下したかも知れないと本事故後に思った。</p> <p>船長及び甲板員3人は、固型式救命胴衣を着用していた。</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>なし 不明 なし</p> <p>本船は、沖ノ島西方沖を南進中、船尾部が沈下し、右舷側の排水口から海水が上甲板上に流入した後、開口部等から船内に海水の流入が進んだことにより沈没したものと考えられる。</p> <p>船尾部が沈下したのは、水線下の開口部等から船内に海水が浸水した可能性が考えられるが、本船が沈没して水線下の開口部の状況等の確認ができず、浸水の場所、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、沖ノ島西方沖を南進中、船尾部が沈下し、右舷側の排水口から海水が甲板上に流入した後、開口部等から船内に海水の流入が進んだことにより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"> ・ 船舶所有者は、船体内部への浸水の可能性がある開口部等を定期的に点検し、異常がある場合は、修繕すること。 ・ 船長は、航行中、魚倉口等の開口部が正常かつ堅固に閉鎖されていることを確認すること。

付図1 事故発生場所概略図

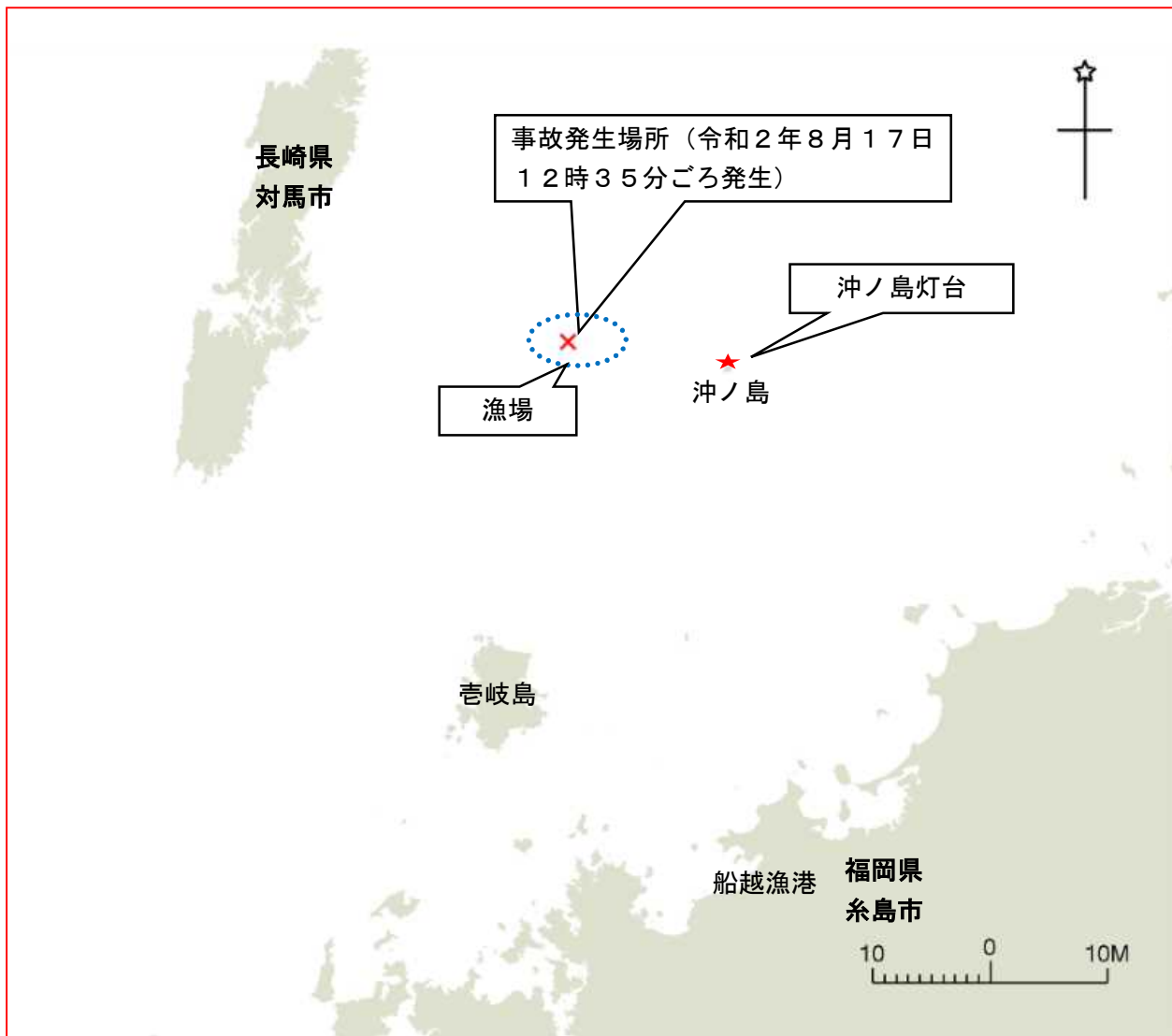


写真1 本船（本事故前）



写真2 本船と同様の排水設備を備えた漁船



排水口