

船舶事故調査報告書

令和5年10月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	浸水
発生日時	令和4年11月9日 00時30分ごろ
発生場所	新潟県佐渡市宮ノ埼東方沖 宮ノ埼灯台から真方位077° 16.6海里（M）付近 （概位 北緯38° 12.3′ 東経138° 29.5′）
事故の概要	漁船第二十三 ^{かいせい} 海静丸は、回航中、海水が機関室内に大量に浸水した。
事故調査の経過	令和4年11月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 第二十三海静丸、14.89トン HK2-23506（漁船登録番号）、個人所有 14.97m（Lr）×3.48m×1.28m、FRP ディーゼル機関、船内機、468.00kW、昭和53年11月14日、4サイクル、回転数毎分2,030、6気筒、ボア140mm、使用燃料軽油、平成13年2月機関製造 第212-7809号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 41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 平成11年5月21日 免許証交付日 平成31年4月24日 （令和6年7月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機、主機駆動発電機及び配電盤等の濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約1.0m
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、回航の目的で、令和4年11月8日22時00分ごろ佐渡市両津港を出港し、操舵室の舵輪前に備え置いた椅子に腰を掛けて操船に当たり、機関回転数毎分約1,300及び約9.0ノットの対地速力で、山形県酒田市酒田港に向かった。（写真1、2参照）



写真1 左舷着けで係留中の本船 写真2 本船の船尾部の状況

本船は、9日00時30分ごろ警報が吹鳴することなく、主機が停止し、船長はすぐに操舵室から上甲板に下り、機関室の出入口から中をのぞいたところ、機関室内が約半分まで海水に浸かっていた。

船長は、その後、本船が、後方に傾き始めたのを認め、このまま本船に留まっていると危険だと考え、救命筏で脱出をすることとし、操舵室後方に移動して準備に取り掛かった。

船長は、01時00分ごろ衝撃とともに衝撃音が聞こえ、天窓から機関室内をのぞいたところ、主機駆動発電機及び配電盤等から火災が発生しているのを認めて消火しようと考え、機関室内に備え置いた持ち運び式消火器を取りに向かったが、炎や煙に加えて海水が機関室に多量に浸水していたので、機関室内に入ることができなかった。

船長は、本船が、更に後方へ大きく傾いたのを認めて危険を感じ、操舵室に戻ることはできなかつたので、漁業無線機で海上保安庁に救助を要請することができず、救命筏の準備を諦めて船首部に避難した。

本船は、02時00分ごろ漁場に向けて航走中の漁船が、本船から炎が上がっているのを認めて来援して船長を救助し、通信手段が携帯電話のみで圏外となっており、海上保安庁に本事故発生 of 通報を行うことができなかった。

船長は、06時00分ごろ他の船舶からの情報により、来援した水産庁所属の取締船に海上保安庁へ本事故発生 of 通報を依頼した。

本船は、07時30分ごろ本事故発生場所付近で沈没した。

船長を救助した漁船は、10時00分ごろ両津漁港に入港した。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

船長によれば、次のとおりであった。

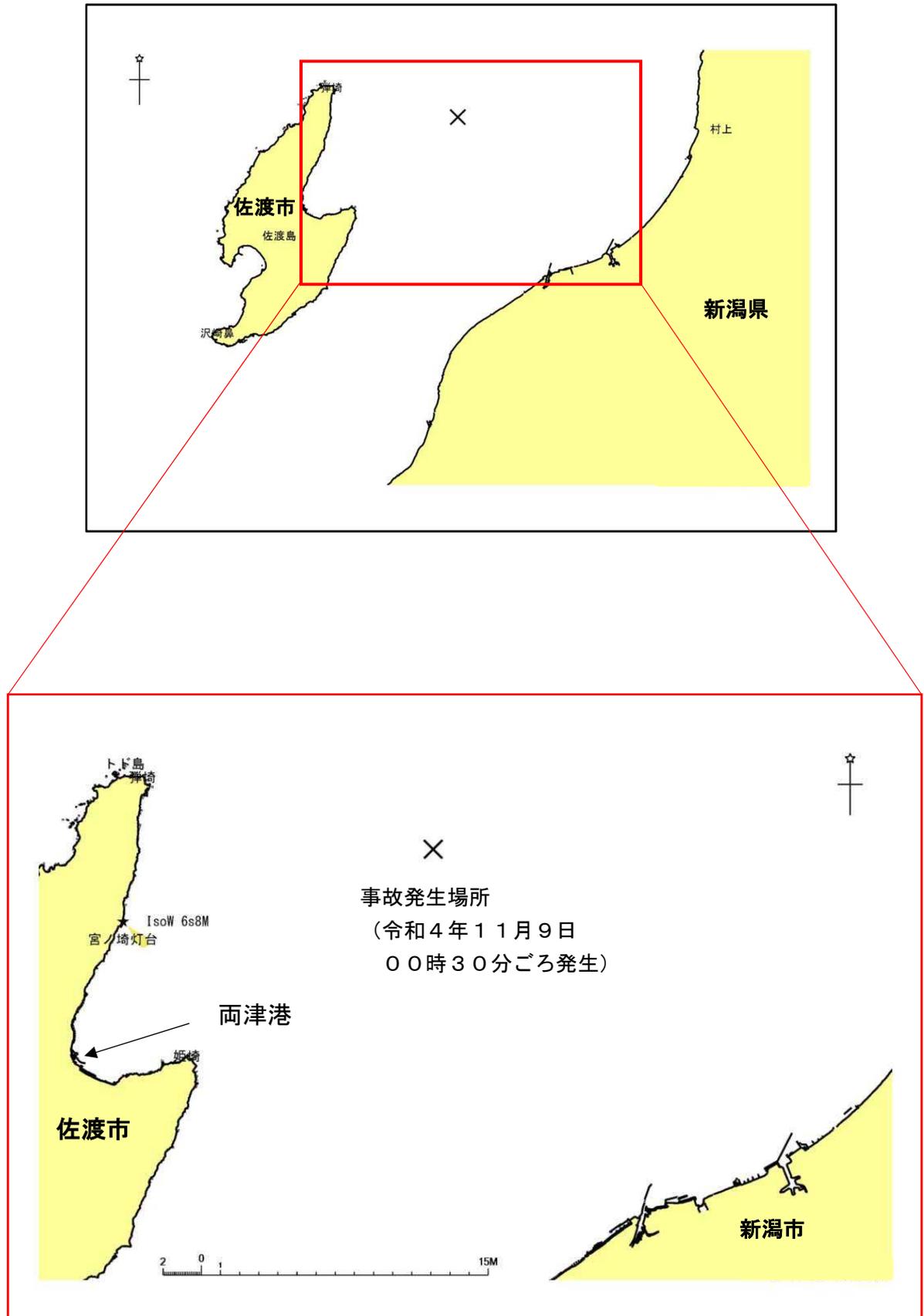
1. 浸水に至った状況等

- (1) 本船は、これまで他の船長（以下「前任船長」という。）を雇って、出漁していた。前任船長は、11月4日06時ごろ両津港に入港中、港口付近で錨付きのロープが推進器に絡まったが、主機を停止し、救助を待っていると岸壁に衝突するなどして危険だと判断し、推進器に損傷を与えることを承知で続航して着

	<p>岸した。</p> <p>(2) 入港後、前任船長から推進器に絡索を生じたとの連絡があり、事後の対応をお願いしたい旨の申入れがあったので、急ぎ鳥取県境港市から佐渡市に赴き、船長を交代した。</p> <p>(3) 潜水業者が、11月7日海上保安庁へ推進器等の点検届を提出し、点検を行った結果、推進器への絡索、推進器翼の先端部の曲損、ラダー及びプロペラポスト（船尾部構造）の数箇所に破損等が生じている旨の報告を受け、目に見える範囲で推進器に絡んだ錨付きのロープを取り除いてもらった。船底外板に亀裂等はなかった。</p> <p>(4) 潜水業者による推進器の点検後、機関室を見回った際、船尾管軸封装置から機関室への海水の流入もなく、各船倉も浸水していなかったため、主機を運転して回航しても支障なく運航できると判断し、係留運転及び海上試運転を行っていなかった。</p> <p>(5) 回航する際、機関室を点検して主機を始動し、機関室を見回って異状がなかったため出港した。その後、推進器等の絡索等による影響と思われる船体の振動を感じていたが、航行できないような船体振動ではなかったため続航した。</p> <p>(6) 機関室への浸水は、推進器軸の軸心に不具合が生じていることを把握せず、主機を運転して回航したため、主機の運転による振動が加わって船体振動が大きくなり、軸心の狂いも大きくなって、海水が船尾管軸封装置を経て機関室に大量に浸水したと本事故後に思った。</p> <p>(付図2 推進器及び船尾部構造略図 参照)</p> <p>2. 火災に至った状況等</p> <p>(1) ふだん出港前に配電盤の検漏器（アースランプ）を操作して電気機器等の絶縁状況の確認を行っていた。両津漁港を出港する際、同様に確認を行ったが、異状はなかった。</p> <p>(2) 火災が発生したのは、主機駆動発電機及び配電盤等が海水に浸かり、短絡して出火し、燃え広がった可能性があるため本事故後に思った。</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>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、宮ノ埼東方沖を酒田港に向けて回航中、海水が機関室に大量に浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、絡索等により推進器軸の軸心の狂い及び推進器翼等に曲損等が生じた状況下、主機を運転して回航したことから、主機の運転による振動が加わって船体振動が大きくなり、推進器軸の軸心の狂いも</p>

	<p>大きくなって、海水が船尾管軸封装置を経て機関室に大量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、浸水に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、推進器の点検後、機関室を見回った際、船尾管軸封装置から機関室への海水の流入もなく、各船倉も浸水していなかったことから、主機を運転して回航しても支障なく運航できるものと判断し、係留運転及び海上試運転を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室の浸水により主機駆動発電機及び配電盤等が海水に浸かったことから、短絡して出火し、燃え広がった可能性があると考えられるが、本船が沈没しており、出火に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、宮ノ埼東方沖を酒田港に向けて回航中、海水が機関室に大量に浸水したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、絡索等を生じて推進器の点検を行った際には、係留運転及び海上試運転を実施し、海水の機関室等への流入等の状況を確認すること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 推進器及び船尾部構造略図

