

船舶事故調査報告書

令和8年2月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	浸水
発生日時	令和7年5月9日 05時15分頃
発生場所	宮崎県串間市幸島南方沖 日向宮之浦港沖防波堤北灯台から真方位039° 3.3海里付近 (概位 北緯31° 26.4' 東経131° 22.8')
事故の概要	漁船第二十五良福丸は、プロペラに絡んだロープの除去作業中、機関室が浸水し、その後沈没した。
事故調査の経過	令和7年6月10日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第二十五良福丸、2.9トン
船舶番号、船舶所有者等	MZ3-30751（漁船登録番号）、有限会社東水産（A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	主機等に濡損、操舵室窓ガラスに割損等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2.0m、水温 約21℃ 日出時刻：05時22分頃
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、幸島南方沖において、僚船と共に定置網漁の操業中、風を受けて圧流され、後進しようとした際、定置網のロープがプロペラに絡まった。</p> <p>船長は、機関を停止し、本船の船尾甲板上に波が打ち込む状況下、船尾甲板下にある舵機室内のプロペラ点検口を開け、他の乗組員と共にプロペラに絡まったロープの除去作業（以下「本件作業」という。）を開始した。</p> <p>本船の舵機室内には、プロペラ点検口が2か所あり、ふだんこれらの点検口はそれぞれボルト締め<small>ふた</small>の蓋で閉じられていた。2か所の点検口の周囲には高さ約30cmの囲壁（以下「本件囲壁」という。）が設けられていた。本件作業では両方の点検口の蓋を開けていた。</p> <p>（写真1 参照）</p>

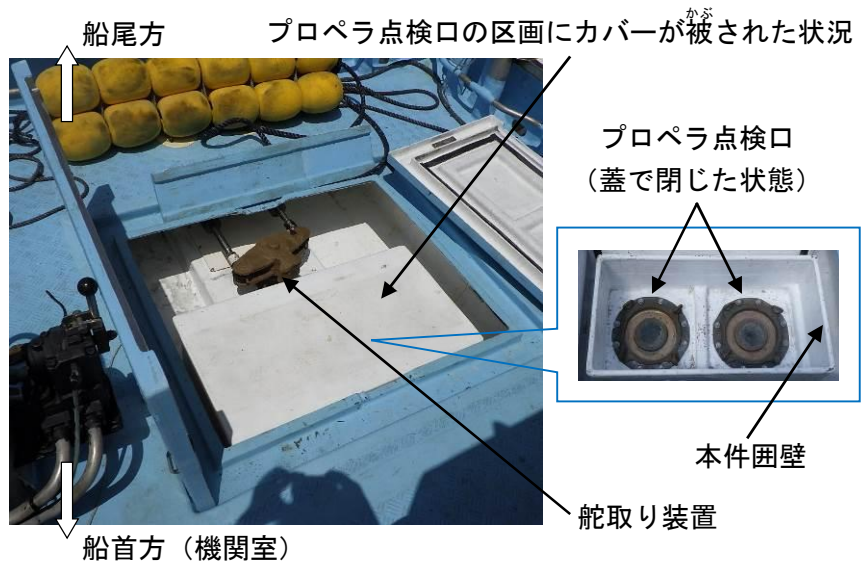


写真1 舵機室

船長は、本件作業中、プロペラ点検口から流入した海水が本件囲壁を越えて舵機室内にあふれ出ていることを認めたものの、プロペラに絡んだロープの状態を見て、舵機室内の海水量がそれほど増加しないうちに本件作業を終えることができると思い、本件作業を続けた。

船長は、本件作業を続けていたところ、舵機室内の海水量が思っていたよりも増加していることに気付き、機関室内にある舵機室のビルジポンプのスイッチを入れた際、機関室にも浸水していることを認めた。

本船は、船長が2か所のプロペラ点検口のうち、1か所を閉じたところで、船尾部から沈み始めた。

船長及び乗組員2人は、救命胴衣を着用した状態で本船と共に沈み、海面に浮かぶようになった。

沈み始めている本船を目撃した僚船の船長は、僚船を本船に接近させ、船長及び乗組員2人を救助した。その後、本事故の発生をA社に連絡し、A社が海上保安庁に通報した。

本船は、沈没し、後日、A社所有の船舶によって引き揚げられ、横抱きにされて定係地に戻った。

本船の舵機室と機関室との間の隔壁には、油圧ホース用の貫通した部分があり、舵機室に海水が滞留すると、同貫通部分の隙間を通じ、機関室に浸水する状況であった。

本船の乾舷は、船首約0.7m、船尾約0.5mであった。

分析

本船は、船尾方からの波が甲板の上に打ち込む状況下、船長が、プロペラ点検口から流入した海水が本件囲壁を越えて舵機室内にあふれ出ていることを認めたものの、本件作業を続けたことから、海水が舵機室内に滞留して機関室に浸水し、その後船尾部から沈没したものと考えられる。

	<p>本船は、船尾甲板上に波の打ち込みを受け、海水が船内に滞留したことによって船尾が沈み、船尾の喫水が本件囲壁の高さを越えたことから、本件囲壁を越えて舵機室内に海水があふれ出たものと考えられる。</p> <p>本船は、舵機室と機関室との間の隔壁に油圧ホース用の貫通した部分があり、同貫通部分に隙間があったことから、舵機室内に滞留した海水が同貫通部分の隙間を通じて機関室に浸水し、しだいに船尾トリムが大きくなり、沈没したものと考えられる。</p> <p>船長は、舵機室内の海水量がそれほど増加しないうちに本件作業を終えることができると思ったことから、本件作業を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、船尾甲板上に波の打ち込みを受ける状況下、船長が排水作業を行わないまま本件作業を続けたため、船尾が沈み、プロペラ点検口から流入した海水が本件囲壁を越えて舵機室内にあふれ出し、更に舵機室から機関室に浸水が拡大し、その後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"> ・ 小型船舶の船長は、浸水を認めた場合、速やかに原因を調査しつつ排水作業を行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、プロペラ点検口を開放して作業を行う際、喫水が同点検口の囲壁よりも高くない状態を維持すること。 ・ 船舶所有者は、甲板下の各区画の隔壁に油圧ホース等の貫通部分が設けられている場合、海水が浸入したときに他の区画へ浸水が拡大して転覆や沈没に至るおそれがあるので、同貫通部の隙間を適切な資材を用いて塞ぐことが望ましい。