

船舶インシデント調査報告書

平成26年5月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成26年2月10日 15時28分ごろ
発生場所	沖縄県沖縄本島南東方沖 沖縄県糸満市所在の喜屋武埼灯台から真方位133°32.5海里付近 （概位 北緯25°42.6′ 東経128°06.5′）
インシデント調査の経過	平成26年2月13日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 ^{かね} 兼丸、6.5トン ON2-1029（漁船登録番号）、個人所有 11.97m (Lr) × 3.18m × 1.12m、FRP ディーゼル機関、463.37kW、昭和64年1月5日 第293-21816号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 54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8月25日 免許証交付日 平成22年8月26日 （平成27年8月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機のストップボタンに濡損
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、沖縄本島南東方沖で漁を行っていたところ、船長が、翌日から天候が悪化して波高が6mに達するという予報を知り、漁を終了して糸満市糸満漁港に向けて帰ることとし、約6ノットの対地速力で北西進していた。</p> <p>本船は、操舵室の右舷側の窓に隙間があり、船内外の気温差による結露、雨及び波の飛沫により、窓枠に溜まった水が、船体の動揺で操舵室右舷側にある主機の操作パネルに掛かり、船長が水を拭き取った後に航行を続けていたところ、平成26年2月10日15時28分ごろ主機が突然に停止した。</p> <p>船長は、主機の始動を試みたが、主機が始動しなかったため、先行していた僚船に連絡を取り、僚船は、所属の漁業協同組合に連絡を取</p>

	<p>るとともに、本船に向かって引き返した。</p> <p>船長は、整備業者に連絡を取って状況を伝え、燃料系のトラブルの可能性を示唆されたので、燃料の空気抜きを行い、作動部を手で作動させたところ、主機が始動したので、僚船の伴走を受けながら、しばらく低回転で航行したが、再び主機が停止し、その後も同じ現象が続いた。</p> <p>船長は、主機の発停を繰り返せば、バッテリーの残量が不足して停電してしまうと思い、僚船にえい航してもらうつもりであったが、天候が更に悪化しており、二次災害の虞もあることから、僚船によるえい航を諦め、海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、シーアンカーを投入して漂泊を行い、救助を待つ間、再び主機を始動したところ、停止せずに作動していたが、不慮の事態を考え、自力で航行せずに救助を待つこととし、僚船は、海上保安庁の巡視船が本船の付近に到着した後に帰った。</p> <p>船長は、巡視船の到着が夜間であったので、夜明けを待って作業を行った後、主機を停止しようとし、ストップボタンを押したが、主機が停止せず、繰り返しストップボタンを押したところ、主機が止まり、本船は、巡視船にえい航されて糸満漁港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北北西、風力 6、視程 約10km</p> <p>海象：波高 約3m</p>
その他の事項	<p>本船は、後日、整備業者による点検が行われ、ストップボタンの濡損が判明し、ストップボタンを新替えしたところ、主機の発停の異常はなくなった。</p> <p>本船のストップボタンは、ボタンを押している間、電磁弁が作動して燃料を遮断するものであった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、沖縄本島南東方沖を北西進中、操舵室の右舷側の窓枠に溜まった水が、船体の動揺により、操舵室右舷側にある主機の操作パネルに掛かり、ストップボタンが濡損したことから、船長が水を拭き取った後に航行を続けていたところ、主機が突然に停止し、主機の通常の運転ができなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。</p> <p>主機は、ストップボタンが濡損したことから、ストップボタンの配線が短絡して押された状態となり、電磁弁が作動して燃料が遮断されて停止した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、沖縄本島南東方沖を北西進中、操舵室の右舷側の窓枠に溜まった水が、船体の動揺により操舵室右舷側にある主機の操作パネルに掛かり、ストップボタンが濡損したため、船長</p>

	が水を拭き取った後に航行を続けていたところ、主機が突然に停止し、主機の通常の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・操舵室の窓の水密を確実に保持すること。