

船舶インシデント調査報告書

令和4年6月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航阻害																				
発生日時	令和3年11月27日 04時57分ごろ																				
発生場所	島根県松江市七類港北北西方沖 七類港九島灯台から真方位353°12海里（M）付近 （概位 北緯35°46.8′ 東経133°12.8′）																				
インシデントの概要	瀬渡船第十八浜吉丸は、北北西進中、前部甲板の船倉に浸水し、運航が阻害された。																				
インシデント調査の経過	令和3年11月29日、主管調査官（広島事務所）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	瀬渡船 第十八浜吉丸、19トン																				
船舶番号、船舶所有者等	272-23401島根、個人所有																				
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定																				
負傷者	なし																				
損傷	なし																				
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風速 約11m/s、視界 良好 海象：波高 約2.5～3m、潮汐 高潮時</p> <p>全国港湾海洋波浪情報網（ナウファス）の観測地点（鳥取港：本インシデント発生場所の南東方約48M）における観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時：分)</th> <th colspan="2">有義波</th> </tr> <tr> <th>波高 (m)</th> <th>周期 (s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04:00</td> <td>2.15</td> <td>6.9</td> </tr> <tr> <td>04:20</td> <td>2.21</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>04:40</td> <td>2.02</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>05:00</td> <td>2.19</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td>05:20</td> <td>2.33</td> <td>6.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>松江市には、11月26日15時42分に波浪注意報が発表され、本インシデント当時も継続中であった。 日出時刻：06時54分</p>	時刻 (時：分)	有義波		波高 (m)	周期 (s)	04:00	2.15	6.9	04:20	2.21	6.4	04:40	2.02	6.4	05:00	2.19	6.6	05:20	2.33	6.5
時刻 (時：分)	有義波																				
	波高 (m)	周期 (s)																			
04:00	2.15	6.9																			
04:20	2.21	6.4																			
04:40	2.02	6.4																			
05:00	2.19	6.6																			
05:20	2.33	6.5																			
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客38人を乗せ、磯場に向けて約12～13ノットの対地速力で北北西進中、船首部に波高約2.5mの波を受けながら航行していたところ、波高約3mの大きな波を受け、船長が船底を叩くような衝撃を感じた。</p> <p>船長は、船首喫水が増加したように感じたので、機関を中立運転として確認したところ、前部甲板にある5個の船倉のうち船首側から2</p>																				

	<p>番目の船倉の蓋が開いており、船倉内に浸水しているのを認めた。</p> <p>釣り客は、本インシデントの発生を118番通報した。</p> <p>本船は、船長がポンプを使用して船倉内の海水を排水したところ、航行に支障がなかったので、自力で航行して七類港に帰港した。</p> <p>船倉の蓋は、船尾側に蝶番が取り付けられ、船首側で開閉できるようになっていた。</p> <p>船長は、波で船体が動揺しても、船倉の蓋が開くことはないと思っていた。</p> <p>船長は、航行中、船底を叩くような衝撃を感じた際に、船体が動揺して船倉の蓋が開き、前部甲板に波が打ち込み、海水が船倉内に流入したと本インシデント後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、風速約11m/sの北北西風が吹く状況下、北北西進中、船長が、波で船体が動揺しても、船倉の蓋が開くことはないと思い、波高約3mの波を受けて航行を続けたことから、船体動揺により船倉の蓋が開き、前部甲板に波が打ち込み、海水が船倉内に流入し、運航できなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、夜間、本船が、風速約11m/sの北北西風が吹く状況下、北北西進中、船長が、波で船体が動揺しても、船倉の蓋が開くことはないと思い、波高約3mの波を受けて航行を続けたため、船体動揺により船倉の蓋が開き、前部甲板に波が打ち込み、海水が船倉内に流入し、運航できなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>船長は、本インシデント後、船倉の蓋の蝶番を船首側に取り付け、船尾側で開閉できるようにし、固定器具を船尾側に取り付け蓋が船体動揺で開かないよう改善した。</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"> <li>・ 船長は、甲板に波が打ち込んでも海水が船倉内に流入しないよう、発航前に船倉の蓋を確実に閉めること。</li> <li>・ 船首部に波が打ち込む状況では、船体の動揺を抑える針路及び速力にすること。</li> </ul>