

## 船舶事故調査報告書

令和6年3月13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5年4月1日 09時00分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市鳥羽港 鳥羽港東防波堤灯台から真方位175° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 28.3′ 東経136° 50.9′）
事故の概要	漁船 <sup>かいこう</sup> 海幸丸は、出港準備中、機関室に浸水した。 海幸丸は、機関室内の主機セルモーター等に濡損を生じた。
事故調査の経過	令和5年6月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 海幸丸、2.3トン ME3-63256（漁船登録番号）、個人所有 9.25m（Lr）×1.90m×0.55m、FRP ディーゼル機関、99.3kW、昭和63年6月6日 第243-33212号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 65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16年8月27日 免許証交付日 令和元年6月14日 （令和6年8月26日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機セルモーター等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、さわら釣り漁の目的で、令和5年4月1日08時00分ごろ鳥羽港内の安楽島大橋東方の係留地において、出港準備のため機関を始動した際、しばらくして停止した。 船長は、船尾甲板の舵機区画の蓋を外してプロペラ点検口窓を開放し確認したところ、本船の係留用ロープをプロペラ軸に巻き込んだことが分かった。 本船の甲板下は、船体中央部付近が機関室で、その後方の空所を挟んで船尾付近に舵機区画があり、舵機区画には、中央部の船底に直径

約20cmのプロペラ点検口窓が設けられ、同点検口の周囲には、高さ約30cm、縦横それぞれ約40cmの囲壁が設けられていた。(写真1～3参照)



写真1 本船

プロペラ点検口区画

(船首側  
←)



(船尾側  
→)

写真2 舵機区画

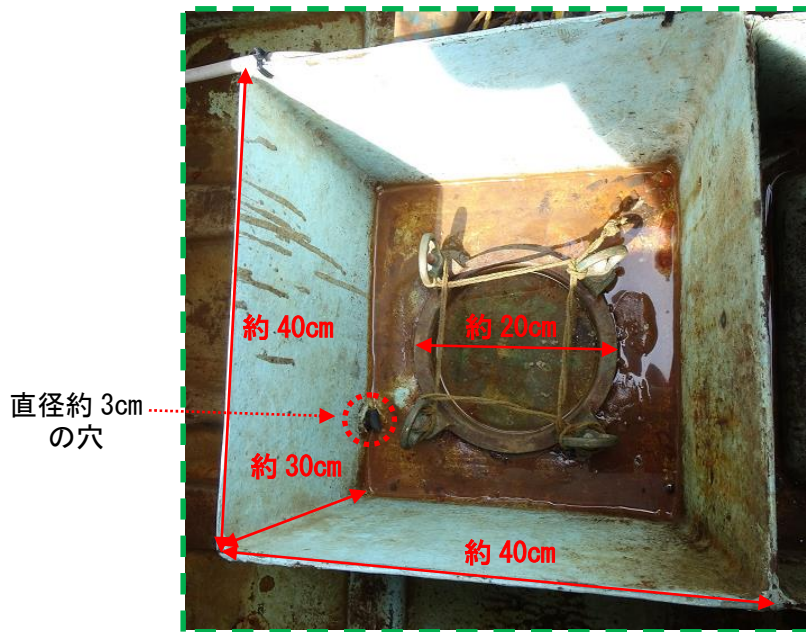


写真3 プロペラ点検口の窓と囲壁の状況

船長は、過去に3回程度、他の船舶でプロペラ軸に巻き込んだロープを除去した経験があったので、本船では初めてであったが、プロペラ点検口窓を開放して除去作業を行うこととした。

船長は、プロペラ点検口窓を開放した際、海水がプロペラ点検口囲壁を越える状況があったものの、過去の経験からロープの除去に長い時間は掛からず短時間で作業を終えることができると思い、長さ約80cmの棒の先に鎌を付けた道具を使用して、約1時間を要して巻き込んだロープのほぼ全てを除去した。

船長は、09時00分ごろ、機関室の底部から約80cmの高さまで浸水していることに気付き、プロペラ点検口窓を閉鎖して、ビルジポンプで排水を行ったものの、主機の下部まで浸かった状況から排水を諦め、知人に本船のえい航を依頼し、係留地近くの施設に上架した。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

その他の事項

(1) 船長のプロペラ点検口囲壁下部の穴についての認識

船長は、上架後に本船を確認したところ、プロペラ点検口の船首側囲壁下部に直径約3cmの穴が設けられ、排水パイプが機関室の底部につながっており、ロープの除去作業中に、この穴から機関室に海水が浸入していたことに気付いた。(写真4、図1及び図2参照)



写真4 プロペラ点検口の船首側囲壁下部の穴  
(船体調査時には、穴にゴム栓が取り付けられていた。)

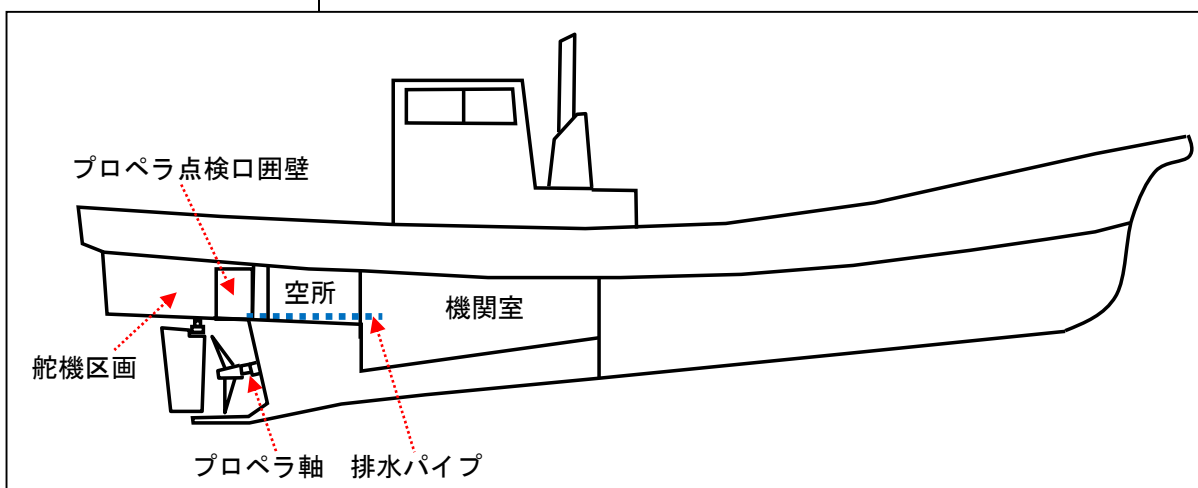


図1 船体略図（側面）

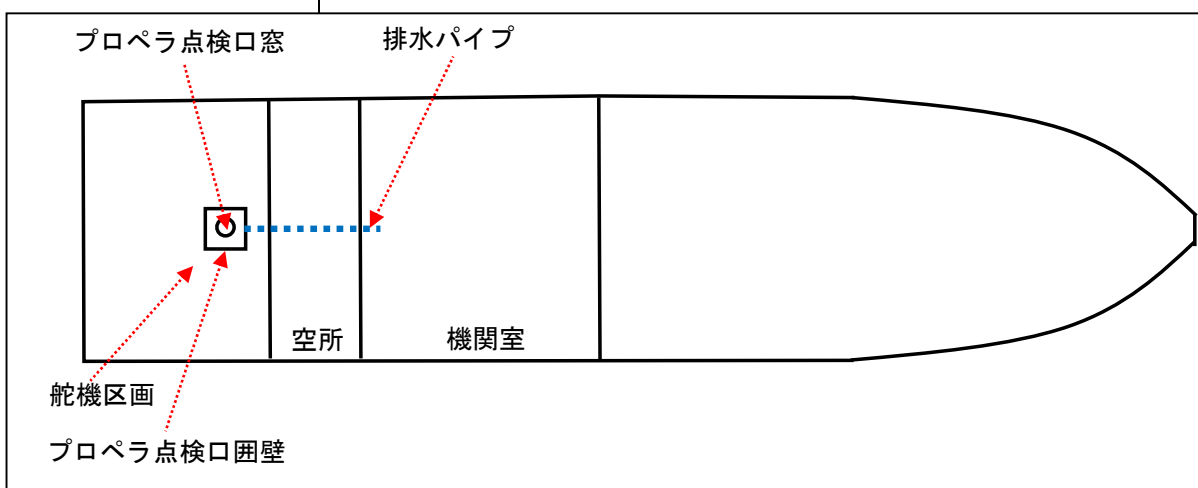


図2 船体略図（甲板下）

船長は、25歳ごろから過去に6隻程度、小型船舶を所有していたものの、プロペラ点検口囲壁に穴が設けられていた船舶はな

く、本船を購入した令和2年11月ごろ以降、本事故当日まで本船のプロペラ点検口を確認しておらず、当該穴のことは知らなかった。

(2) 本船の検査等

本船は、小型兼用船\*1であり、小型船舶安全規則（昭和49年運輸省令第36号）が適用され、プロペラ点検口に関する基準は、次のとおりであった。

（げん側諸開口）

第十二条 外板（無甲板船にあつては、げん端から下方の外板）に設ける窓その他の開口は、水密に閉鎖できるものでなければならない。ただし、検査機関が当該小型船舶の乾げん、排水装置等を考慮してさしつかえないと認める場合は、この限りでない。

日本小型船舶検査機構（以下「JCI」という。）は、小型船舶安全規則の解釈等をJCI検査事務規程細則で定めており、プロペラ点検口に関する内容は、次のとおりであった。

第1編 小型船舶安全規則に関する細則

第2章 船体

12.0 (a) 略

(b) 「差し支えないと認める場合」とは、次のいずれかによること。

(1)～(3) 略

(4) 開放できる構造のプロペラ点検口で、以下のすべての要件を満足するもの。

(i) 船底窓は、窓座にガラス枠が容易に取り付けることができ、ガラス枠取り付けボルト及びナットが窓座又はボルトより脱落しない構造のものであること。

(ii) 略

(iii) 船底窓を設置する船尾区画は、水密であること。ただし、当該区画が非水密である場合は、船底窓の周囲に水密の囲壁を設けることとし、囲壁の上端が、満載状態で当該囲壁内に浸水した場合の喫水（浸水によるトリム、ヒールは考慮しない。）で、横方向に20度傾斜した場合及び縦方向に5度傾斜した場合のいずれの場合においても水面上75mm以上にあること。

\*1 「小型兼用船」とは、漁船登録を受けている小型船舶で、漁ろう以外の用途にも使用される小型船舶のことをいう。

(iv) (iii)により設ける囲壁の上部には締付装置等により水密に閉鎖できる設備を有すること。  
(ただし、当該囲壁が上甲板と水密に接している場合は適用しない。)

(5)～(10) 略

J C Iによれば、本船のプロペラ点検口の船首側囲壁下部に直径約3 cm の穴が設けられていたことについて、次のとおりであった。

- ① 本船のプロペラ点検口窓が開放できる構造であった場合、J C I 検査事務規程細則第1編第2章 12.0(b) (4)の基準に適合しない。
- ② 本船のプロペラ点検口は、定期的な検査時に検査することとなっている。

本船は、J C Iにおいて、平成30年8月30日に定期検査を、令和3年6月10日に第1種中間検査を受検し、合格していた。

J C Iによれば、本船の中間検査の船舶検査記録簿には、プロペラ点検口の船首側囲壁下部の穴についての記録はなく、また、検査員が当該穴を確認したこと及びその状況を船長に指摘、指導したことに係る記録はない。

船長によれば、本船の第1種中間検査の際、J C Iからプロペラ点検口の船首側囲壁下部の穴について、指摘はなかった。

(3) プロペラ点検口に関連する小型の漁船及び遊漁船の事故事例

運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書によれば、小型の漁船及び遊漁船の“プロペラ点検口に関連する事故”(以下「同種事故」という。)は、本事故を含めて15件発生しており、死亡者が7人、肺炎等を含む負傷者が3人で、船体は沈没、転覆等していた。

なお、15件の事故に至る要因については、次表のとおりである。

プロペラ点検口窓を開放した		11
	ロープ等がプロペラ軸等に絡まり、除去作業した	
	点検口窓を閉め忘れた	(7)
	作業中に船内に浸水した	(3)
	点検口窓を閉めたが、ボルトが緩んだ	(1)
プロペラ点検口窓が開いた		4
	点検口窓を固定していたボルトやねじに不具合が生じていた	

(付表1 小型の漁船及び遊漁船の同種事故 参照)

運輸安全委員会は、平成20年9月21日に発生し、船長及び

	<p>遊漁客2人が溺死となった遊漁船の沈没事故の調査結果に鑑み、平成21年12月18日付、水産庁長官に対し、プロペラ点検口窓の締め付け状況等について、発航前検査の遊漁船業者への指導等に係る意見を発出し、水産庁は、同日付、発航前検査等の指導を都道府県知事及び関係団体に要請している。</p> <p>その後も、プロペラ点検口窓の締め付け不良等による事故を含めて、小型の漁船及び遊漁船の同種事故は年1件程度発生している。</p> <p>また、令和元年10月には、岩手県沖において遊漁船が航行中、プロペラ点検口を開放したままとしたことから浸水、転覆して船長が死亡し、令和4年3月にも岩手県沖において、漁船がプロペラ点検口ガラス蓋が完全に閉鎖されていない状態で航行を続けたことから浸水、転覆して船長を含め3人が死亡している。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>(1) 事故発生に関する解析</p> <p>本船は、鳥羽港において出港準備中、船長が、本船では初めてプロペラ点検口窓を開放し、プロペラ軸に巻き込んだロープの除去作業を行う際、プロペラ点検口囲壁の状態を確認していない状況で、ロープの除去作業を続けたことから、同囲壁下部の穴を通じて海水が機関室に浸入したものと考えられる。</p> <p>船長は、プロペラ点検口囲壁に穴が設けられた小型船舶を過去に所有したことがなく、本船のプロペラ点検口囲壁に穴が設けられていると思わなかったことから、同囲壁の状態を確認していなかったものと考えられ、本船は、当該穴によってプロペラ点検口が水密でない状態のまま、使用が続けられていたものと推定される。</p> <p>船長は、令和3年6月10日に実施されたJCIによる本船の第1種中間検査時に、JCIからプロペラ点検口の船首側囲壁下部の穴について指摘されておらず、JCIから船長に対し、是正の指導等は実施されていなかった可能性があると考えられるが、同検査の船舶検査記録簿には、当該穴についての記録はなく、また、検査員が当該穴を確認したこと及びその状況を船長に指摘、指導したことに係る記録はないことから、その詳細を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、ロープの除去作業中、海水がプロペラ点検口囲壁を越える状況があったものの、他の船舶でプロペラ軸に巻き込んだロープの除去作業を過去に数回経験したことがあったことから、</p>

	<p>ロープの除去に長い時間は掛からず短時間で作業を終えることができると思っていたものと考えられる。</p> <p>(2) 小型の漁船及び遊漁船の同種事故の発生状況に関する解析</p> <p>小型の漁船及び遊漁船の同種事故は、運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書によれば、本事故を含めて15件発生し、死亡者が7人、肺炎等を含む負傷者が3人で、船体は沈没、転覆等していた。</p> <p>これらの事故では、プロペラ点検口窓を開放した乗組員における作業中の状況及び作業後の閉鎖の確認や、プロペラ点検口窓や囲壁の整備が適切に実施されていなかったものと考えられる。</p> <p>運輸安全委員会は、平成20年9月21日に発生し、船長及び遊漁客2人が溺死となった遊漁船の沈没事故の調査結果に鑑み、平成21年12月18日付、水産庁長官に対し、プロペラ点検口窓の締め付け状況等について、発航前検査の遊漁船業者への指導等に係る意見を発出し、水産庁は、同日付、発航前検査等の指導を都道府県知事及び関係団体に要請している。</p> <p>しかしながら、その後も、プロペラ点検口窓の締め付け不良等による事故を含めて、小型の漁船及び遊漁船の同種事故は年1件程度発生し、また、プロペラ点検口窓を完全に閉鎖することなく航行する等して、令和元年10月に遊漁船の船長が、令和4年3月に漁船の船長を含む3人が死亡する事故が発生している。</p> <p>このことから、関係者に、本事故並びに小型の漁船及び遊漁船の同種事故の発生状況を周知するとともに、次の事項を注意喚起する必要があるものと考えられる。</p> <p>① 小型の漁船及び遊漁船の船長は、プロペラ点検口窓を開放して作業を行う際、プロペラ点検口のある区画外へ浸水しないように確認しながら実施し、作業後は同窓を確実に閉鎖すること。また、船長以外の乗組員が当該窓を開放して作業を行う際には、船長は、当該乗組員に対し、プロペラ点検口のある区画外へ浸水しないように確認しながら実施するよう指示し、作業後は当該窓が閉鎖されていることを確認すること。</p> <p>② プロペラ点検口窓を有する小型の漁船及び遊漁船の船長又は船舶所有者等は、定期的に、プロペラ点検口窓を固定しているボルト等を点検し、必要に応じて整備すること。</p> <p>③ プロペラ点検口窓を有する小型の漁船及び遊漁船の船長又は船舶所有者等は、プロペラ点検口囲壁が水密であることを確認すること。また、囲壁に穴が設けられる等している場合は、当該穴を塞ぐなどして水密とし、プロペラ点検口のある区画外への浸水を防ぐ措置を採ること。</p>
原因	本事故は、本船が、鳥羽港において出港準備中、船長が、本船では



	<p>初めてプロペラ点検口窓を開放し、プロペラ軸に巻き込んだロープの除去作業を行う際、プロペラ点検口囲壁の状態を確認していない状態で、ロープの除去作業を続けたため、同囲壁下部の穴を通じて海水が機関室に浸入したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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>・プロペラ点検口窓を有する小型船舶の船舶所有者は、プロペラ点検口囲壁が水密であることを確認すること。また、囲壁に穴が設けられている場合は、当該穴を塞ぐなどして水密とし、プロペラ点検口のある区画外への浸水を防ぐ措置を採ること。</li> <li>・小型船舶の船長は、プロペラ点検口窓を開放して作業を行う際、プロペラ点検口のある区画外へ浸水しないように確認しながら実施すること。</li> <li>・JCIは、検査の際、小型船舶のプロペラ点検口囲壁に穴が設けられている場合、船舶所有者等に対して、プロペラ点検口のある区画外への浸水を防ぐ是正措置を採らせるとともに、検査記録に記載すること。</li> </ul>
<p><b>意見</b></p>	<p>本事故は、本船が、鳥羽港において出港準備中、船長が、本船では初めてプロペラ点検口窓を開放し、プロペラ軸に巻き込んだロープの除去作業を行う際、プロペラ点検口囲壁の状態を確認していない状態で、ロープの除去作業を続けたため、同囲壁下部の穴を通じて海水が機関室に浸入したものと考えられる。</p> <p>小型の漁船及び遊漁船の同種事故は、運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書によれば、本事故を含めて15件発生し、死亡者が7人、肺炎等を含む負傷者が3人で、船体は沈没、転覆等していた。</p> <p>運輸安全委員会は、平成20年9月21日に発生し、船長及び遊漁客2人が溺死となった遊漁船の沈没事故の調査結果に鑑み、平成21年12月18日付、水産庁長官に対し、プロペラ点検口窓の締め付け状況等について、発航前検査の遊漁船業者への指導等に係る意見を発出し、水産庁は、同日付、発航前検査等の指導を都道府県知事及び関係団体に要請している。</p> <p>しかしながら、プロペラ点検口窓の締め付け不良等による事故を含めて小型の漁船及び遊漁船の同種事故は年1件程度発生している状況にあり、また、プロペラ点検口窓を完全に閉鎖することなく航行する等して、令和元年10月に遊漁船の船長が、令和4年3月に漁船の船長を含む3人が死亡する事故が発生している。</p> <p>乗組員の生命を危険にさらし、船体に大きな損害を生じさせるこれらの同種事故は、漁業者及び遊漁船業者において、日頃の作業時の確認や整備を励行することにより防止することができるものと考えられることから、運輸安全委員会は、本事故並びに小型の漁船及び遊漁船</p>

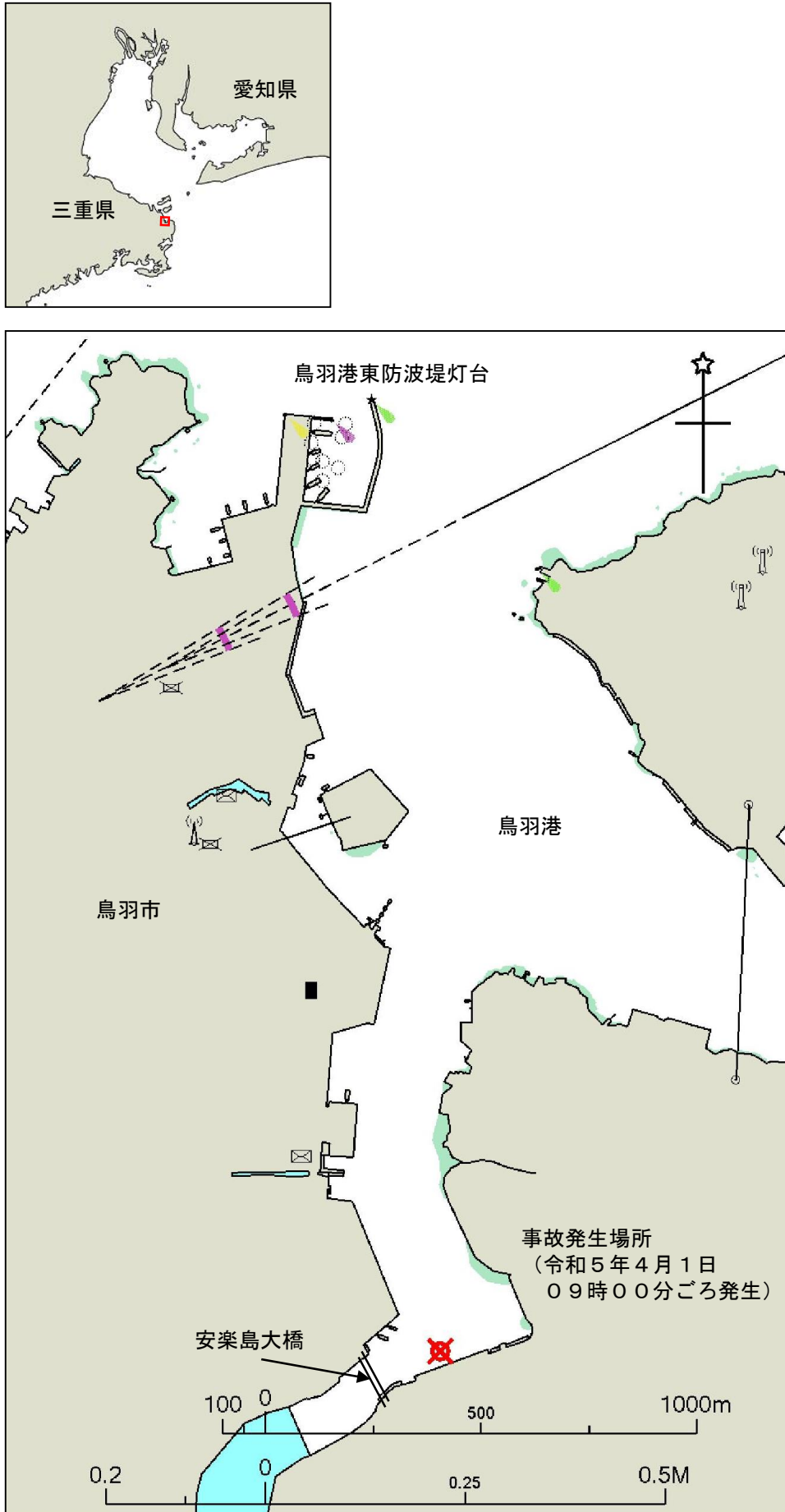
の同種事故の調査結果を踏まえ、水産庁長官に対し、運輸安全委員会設置法第28条の規定に基づき、下記のとおり意見を述べる。

記

水産庁長官は、小型の漁船及び遊漁船において、プロペラ点検口に関連する沈没、転覆等の事故が発生している状況に鑑み、これらの事故の発生を周知するとともに、同様な事故への漁業者及び遊漁船業者の注意を喚起するため、都道府県及び関係団体等に対し、次の事項を実施するよう周知を行うべきである。

- (1) 小型の漁船及び遊漁船の船長は、プロペラ点検口窓を開放して作業を行う際、プロペラ点検口のある区画外へ浸水しないように確認しながら実施し、作業後は同窓を確実に閉鎖すること。また、船長以外の乗組員が当該窓を開放して作業を行う際には、船長は、当該乗組員に対し、プロペラ点検口のある区画外へ浸水しないように確認しながら実施するよう指示し、作業後は当該窓が閉鎖されていることを確認すること。
- (2) プロペラ点検口窓を有する小型の漁船及び遊漁船の船長又は船舶所有者等は、定期的に、プロペラ点検口窓を固定しているボルト等を点検し、必要に応じて整備すること。
- (3) プロペラ点検口窓を有する小型の漁船及び遊漁船の船長又は船舶所有者等は、プロペラ点検口囲壁が水密であることを確認すること。また、囲壁に穴が設けられる等している場合は、当該穴を塞ぐなどして水密とし、プロペラ点検口のある区画外への浸水を防ぐ措置を採ること。

付図1 事故発生場所概略図



付表1 小型の漁船及び遊漁船の同種事故（本事故を除く）

※「概要・要因」及び「再発防止策等」欄に記載の「点検口」及び「点検口窓」は、「プロペラ点検口」及び「プロペラ点検口窓」の略記である。

番号	発生日時	事故種類、船種船名、発生場所等	被害	概要・要因	再発防止策等
1	平成20年 9月21日 06:45 ごろ	沈没 遊漁船第七浩洋丸 総トン数：3.2トン 新潟県佐渡島東方沖	5人 (船長及び 遊漁客2 人)溺死 (遊漁客2 人)肺炎等  船体沈没	本船が帰航中、点検口窓が離脱したのは、機関の振動等によりその窓を止めていたボルトが折損等したことによる可能性があると考えられる。	・船長は、点検口窓を有する船舶については、発航前の点検を励行し、船齢、改造等による乾舷の減少に注意を払い、また、航行中に速力が減じるなどの異常を感じたときには速やかに速力を落とし、プロペラの駆動を止めて、点検口窓に異常がないかなどの調査をすること。
2	平成21年 10月5日 03:50 ごろ	転覆 漁船第十八潤宝丸 総トン数：4.5トン 北海道豊浦町礼文漁港南方沖	1人 (甲板員) 軽傷  機関及び機器類に濡損 (廃船)	本船が帰航中、点検口窓が離脱したのは、機関の振動により、点検口窓を止めていた蝶ネジが緩んだことによる可能性があると考えられる。	—
3	平成22年 1月24日 13:09 ごろ	転覆 漁船第八大勝丸 総トン数：6.6トン 北海道八雲町八雲漁港北東方沖	なし  機関及び航海計器等に 濡損	本船は養殖作業中、点検口の蓋が開いていたことから舵機室に浸水し、隔壁のケーブル及び油圧パイプが貫通する部分の透き間から船尾側空区画に浸水し、転覆したものと考えられる。 点検口の蓋は、蝶ネジが機関の振動により緩んだ可能性があると考えられる。	—
4	平成24年 4月13日 08:59 ごろ	転覆 漁船第八松丸 総トン数：6.97トン 石川県加賀市橋立漁	なし  主機等濡損 (廃船)	本船は揚網中、引き綱がプロペラシャフトに絡み、船長が、点検口を開けて絡んだ引き綱の除去を行おうとした際、点検口を開けても点検口の囲壁を越えて浸水することはないと思い、	・点検口を有する船舶の船長は、船齢、改造、漁具の仕様変更等による乾舷の減少に注意し、乾舷が減少している場合は、点検口のある区画内で浸水を止めることができる確証が

		港北方沖		点検口を開放したことから、海水が同囲壁からあふれて点検口のある区画及び機関室に隣接する区画が満水となり、機関室区画の後部隔壁上端に開けられていた配線用の穴から海水が機関室区画に流入し、転覆したものと考えられる。	あるとき以外、点検口を開放しないこと。
5	平成 26 年 6 月 15 日 08:40 ごろ	浸水 遊漁船勝丸 総トン数：3.0 トン 長崎県南島原市口之津港東方沖	なし  機関に濡損	船長は、停泊中、点検口を開けてプロペラに絡索したフェンダー取付け索を外す作業を行った際、点検口を閉めなかったものと考えられる。	・ 運航前には点検口等の開口部を点検すること。
6	平成 26 年 7 月 1 日 02:15 ごろ	転覆 漁船第十八澤丸 総トン数：4.8 トン 宮城県石巻市金華山北東方沖	なし  主機等が濡損、マスト等が倒壊	本船は、漁具を積載して喫水が深かったこと、及びプロペラ軸に幹縄が絡索して船首を南に向けて係留した状態で船尾から潮流を受けたことから、点検口の区画に浸水し、船尾側隔壁を越えて海水が船尾区画に入ることとなり、船首甲板上の漁具が、左舷側に比べ、右舷側には隙間を開けて積載していたことから、左舷側への傾斜が生じ、左舷側に傾斜して放水口から浸水し、復原力が低下したものと考えられる。	・ 船底に点検口を有する船舶の船長は、絡索等で点検口を開放する際、喫水の状況に十分注意し、喫水が深いなどで大量の浸水が発生するおそれがある場合は、点検口を開放することなく僚船に救助を求めるなどの措置を採ること。
7	平成 26 年 7 月 2 日 04:50 ごろ	転覆 漁船福生丸 総トン数：4.88 トン 長崎県松浦市鍋串漁港西北西方沖	なし  機関、航海計器等が濡損	甲板員は、操業が落ち着いたときに点検口の蓋を閉めようと思っていたものの、操業のことばかりを考えるうち、点検口のことを失念していたこと、また、船長は、甲板員が点検口の蓋を開けたことを知っていたものの、その後、点検口の閉鎖を確認しなかったことから、本船が点検口を開放した状態で航行していたものと考えられる。	・ 点検口等の開口部については、帰港時又は出港時に点検すること。
8	平成 28 年 7 月 18 日 11:57 ごろ	沈没 漁船海王丸 総トン数：4.9 トン 北海道羽幌町羽幌港	なし  機関、航海計器に濡損	船長は、以前に所有していた船で点検口を開放した状態で支障なく帰航した経験を有していたことから、本事故当時、点検口を開放した状態で航行したものと考えられる。	・ 開放した点検口は、作業終了後、確実に閉鎖すること。

			等		
9	平成 28 年 8 月 9 日 04:55 ごろ	転覆 漁船登美丸 総トン数：4.5 トン 青森県平内町稲生漁 港西北西方沖	なし  機関及び航 海計器等に 濡損	本船は帰航中、点検口を開放した状態で航行 していたことから、点検口から海水が浸入して 転覆したものと考えられる。	・開放した点検口は、確実に閉鎖すること。
10	令和元年 10 月 10 日 06:45 ごろ	転覆 遊漁船第八昇伸丸 総トン数：4.8 トン 岩手県久慈市久慈港 北東方沖	1 人 (船長) 溺死  機関等に濡 損（全損）	本船は航行中、‘舵機室兼点検口の区画’の 点検口が開放されていたことから、点検口から 同区画に浸水が生じ、‘舵機室兼点検口の区 画’とその船首方に隣接する空所との間にある 隔壁の右舷側下隅の開口部から空所、更に機関 室から同区画まで貫通した塩化ビニール製のパイ プから機関室に海水が流入して転覆したもの と推定される。	・運航前には点検口等の閉鎖状況を確認するこ と。
11	令和 2 年 7 月 10 日 12:16 ごろ	浸水 漁船第二海幸丸 総トン数：4.8 トン 青森県平内町茂浦漁 港西方沖	なし  主機等に濡 損	本船は、本事故時、点検窓が、同窓を押さえ る可倒式ボルト 4 本のうち 1 本が折損し、残り 3 本が不均一に締め付けられた状態だったこと から、船体のひずみ又は振動等を受けて点検窓 が外れた可能性があると考えられる。	・船長は、出港前に点検窓が適切に閉鎖されて いることを確認すること。 ・船長は、定期的に点検窓の開閉を行い、可倒 式ボルトの腐食状況及びガスケットと窓枠と の当たり状態の確認を行うこと。
12	令和 2 年 11 月 17 日 06:30 ごろ	転覆 漁船第二十八正栄丸 総トン数：2.5 トン 青森県階上町追越漁 港東方沖	なし  主機等に濡 損	船長が点検窓を閉め忘れた状態で航行したこ とから、点検口から流入した海水が点検窓区画 を越えて機関区画に浸水して転覆したものと考え られる。	・船長は、点検窓を開放して作業を行った場合 は、作業終了後に同窓を確実に閉鎖するこ と。
13	令和 3 年 6 月 22 日 08:30 ごろ	浸水 漁船第 1 2 美栄丸 総トン数：7.9 トン 北海道森町森港北西 方沖	なし  主機等に濡 損（全損）	本船は、点検口の点検窓や可倒式ボルト等 に、進水当時のまま使用されていたことによる 腐食や経年劣化が生じたことから、増速した際 の振動等を受けて、‘点検窓及び同窓を点検口 に固定する 4 本の可倒式ボルトのうち船尾側の 1 本’が取付けピンと共に外れて、残る 3 本の 可倒式ボルトに緩みが生じ、点検窓が外れた可	・船長は、定期的に点検口の点検窓や、可倒式 ボルト等を点検し、必要に応じて交換する等 の整備を行うこと。

				能性があると考えられる。	
14	令和4年 3月17日 13:50 ころ ～17:00 ころの間	転覆 漁船地洋丸 総トン数：2.9トン 岩手県普代村太田名 部漁港北方沖	3人 (船長及び 同乗者2 人) 溺死  主機等に濡 損	本船は航行中、プロペラに索が絡まり、船長が主機を停止して絡索を取り除いた後、点検口ガラス蓋が完全に閉鎖されていない状態で航行を続けたことから、船首浮上により船尾が沈下してプロペラ点検区画に海水が流入を続け、船尾区画から浸水して転覆した可能性があると考えられる。	・乗組員は、絡索の除去等で点検口のガラス蓋を開放後は確実に閉鎖し、航行前に閉鎖状態を確認すること。