

船舶事故調査報告書

平成23年10月27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 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年10月31日 12時10分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市三崎港 三浦市所在の諸磯埼灯台から真方位285°550m付近 （概位 北緯35°09.4′ 東経139°36.1′）
事故調査の経過	平成22年11月1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 第二十八えいあん丸、18トン KN2-1549（漁船登録番号）、個人所有 14.50m(Lr)×4.42m×1.52m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数180、平成7年2月24日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49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 昭和61年2月3日 免許証交付日 平成17年12月5日 （平成23年2月2日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船首船底部亀裂及び破口、ビルジキール破損、シューピース破損、舵板及び舵頭材曲損等
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、係留場所に戻るため、台風の接近に備えて避泊していた三崎港油壺湾を出航した。</p> <p>船長は、定置網や岩礁を避けるため、GPSプロッター画面に過去の航跡を表示させ、その航跡に沿って同港諸磯湾を通過後、手動操舵により北西進中、本船の速力が落ちていることに気付いた。</p> <p>船長は、機関を操作しても速力が上がらないので、少し前に油壺湾を遊漁船（以下「所有船」という。）で出航した息子に無線で救助を要請した。</p> <p>本船は、推進力を失って航行不能となったとき、北風により徐々に岩礁域となっている南方の海域に向けて圧流された。</p> <p>船長は、来援した所有船からえい航索を送ってもらったとき、平成22年10月31日12時10分ごろ、船尾船底に衝撃を感じた。</p> <p>船長は、えい航作業を継続すると所有船にも危険が及ぶと思い、この海域からすぐに離れるように所有船に向かって叫んだが伝わらず、その後、所有船も座礁したことを知り、海上保安庁に通報した。</p> <p>本船及び所有船は、自力で離礁できず、来援した僚船に引き出され、三浦市所在の造船所にえい航された。</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1～1.5m、潮汐 高潮時、潮高 約1.2m 本事故発生時、関東海域北部には海上強風警報及び海上暴風警報が発表されていた。</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>本事故が発生したのは、本事故当日に三崎港油壺湾に避泊していた数十隻の船が出航した後であった。 本船を上架したところ、船尾船底外板に錆びついた錨が刺さり、推進器に多数の貝が付着した綱が絡まっていることが判明した。 海図W92によれば、本船が航行不能になった海域の水深は約20mであり、三崎港諸磯湾口の南方には秀根及び蝦島を中心とした岩礁域となっている。 海上保安庁刊行の本州南・東岸水路誌には、諸磯湾口付近は定置網、養殖施設並びに陰礁に注意を要するとの記載がある。</p>	
<p>分析</p>	<p>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>	<p>あり あり なし 本船は、三崎港を北西進中、海中に浮流していた綱が推進器に絡まったことから、航行不能となり、風力4の北北東の風により三崎港諸磯湾口南方の岩礁域に向けて圧流され、同岩礁域に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、三崎港を北西進中、海中に浮流していた綱が推進器に絡まったため、航行不能となり、北北東の風により岩礁域に向けて圧流され、同岩礁域に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	
<p>参考</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。 ・航行不能となったときは、錨を使用するなどの圧流防止策をとる。</p>	