

# 船舶事故調査報告書

平成23年6月23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 山本 哲 也

委員 石川 敏 行

委員 根本 美 奈

事故種類	転覆
発生日時	平成23年2月5日 10時20分ごろ
発生場所	長崎県平戸市平戸島北方にある中江ノ島付近の杭瀬 平戸市生月島所在の生月港北防波堤灯台から真方位129° 1.7海里（M）付近（概位 北緯33° 22.54′ 東経129° 27.82′）
事故調査の経過	平成23年2月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 かわせみ丸、0.65トン NS3-503946（漁船登録番号）、個人所有 3.78m（Lr）×1.35m×0.58m、FRP ガソリン機関、漁船法馬力数30、平成7年11月27日登録
乗組員等に関する情報	船長 男性 71歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 昭和50年7月25日 免許証交付日 平成20年9月10日 （平成26年3月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関が濡損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、平成23年2月5日08時30分ごろ、杭瀬の南西側（水深約17～18m）に四爪錨を投入して錨索を約30～40m出し、船首中央部に係止していさきの一本釣りをを行った。 船長は、北東に流れる潮流によって走錨したので揚錨しようとしたところ、錨が岩場に引っ掛かって引き揚げるができなかったため、いつものように本船を前進させて錨索を引き、錨の爪を曲げて開かせ、岩場から外すことにした。 船長は、左舷船尾で船外機の操作を行い、微速力で前進して錨の上を通過し、船首方に出ていた錨索が右舷船尾方となって徐々に緊張したが、岩場に引っ掛かった錨が外れなかった。 船長は、緊張した錨索によって右舷船尾部が下方に引かれる状態となり、右舷側に傾斜して船内に海水が流入したので、直ちに船外機を停止したのち、錨索を緩めようとしたが、傾斜していた右舷側から波が打ち込み、平成23年2月5日10時20分ごろ、生月港北防波堤灯台から真方位129° 1.7M付近において転覆した。

	<p>船長は、落水したが、転覆した本船の船底にはい上がり、着用していた救命胴衣を振って救助を求めていたところ、中江ノ島にいた釣り人に発見され、通報を受けた海上保安署の巡視艇と付近を航行中の漁船等の協力により救助された。</p> <p>本船は、クレーンを装備した僚船の船上に吊り上げられ、係留地に運ばれた。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2</p> <p>海象：潮流 北東流 約1ノット、潮汐 上げ潮の末期</p>	
その他の事項	<p>本船の四爪錨は、ステンレス製の丸棒で製作し、錨索を強く引けば、錨の爪が曲がって開くようにしており、錨索は、直径約12mmの合成繊維製のものを使用していた。</p> <p>船長は、いつも岩場の付近で錨泊して一本釣りを行っており、錨が岩場に引っ掛かって揚がらなくなったときには、船外機を前進にかけて錨索を引き、錨の爪を開かせて岩場から外す方法を探っていた。</p> <p>船長は、出航時からオレンジ色の救命胴衣を着用していた。また、船長は、携帯電話を所持していたが、海水に濡れて使用できなかった。</p> <p>油の流出はなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、中江ノ島付近の杭瀬において、岩場に引っ掛かった錨を外そうとした際、船長が、前進しながら右舷船尾から出ていた錨索を引いたものの、錨が外れずに錨索が緊張して右舷船尾部が下方に引かれる状態となり、本船が右舷側に傾斜したことから、海水が船内に流入して転覆したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、中江ノ島付近の杭瀬において、岩場に引っ掛かった錨を外そうとした際、船長が、前進しながら右舷船尾から出ていた錨索を引いたものの、錨が外れずに錨索が緊張して右舷船尾部が下方に引かれる状態となり、本船が右舷側に傾斜したため、海水が船内に流入して転覆したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>本事故の再発防止策として次のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岩場に引っ掛かった錨を外す場合は、錨索の係止場所を船首部から船尾部に取り直したうえで引くこと。</li> <li>・錨が外れないことがあるので、錨索が過度に緊張しないようにすること、また、錨索が緊張したときに船体が傾斜しないように、錨索が船尾方向に出ていることを確認しておくこと。</li> </ul> <p>なお、携帯電話は、防水型のものを使用するか、又は防水パックに入れておくことが望ましい。</p>	

※ 「参考」は、今後の同種船舶事故等の再発防止のために役立つと考えられる事項を列挙したものである。