

## 船舶事故調査報告書

平成24年6月28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

事故種類	転覆
発生日時	平成23年8月17日（水） 06時35分ごろ
発生場所	和歌山県有田市沖ノ島南方沖 有田市所在の下津沖ノ島灯台から真方位167°675m付近 （概位 北緯34°06.4′ 東経135°04.7′）
事故調査の経過	平成23年9月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート <sup>エムエムワイ</sup> MMY、5トン未満 252-7469和歌山、個人所有 5.54m(Lr)×1.52m×0.59m、FRP ディーゼル機関、20.6kW、昭和54年2月 最大搭載人員 旅客4人、船員1人計5人
乗組員等に関する情報	船長 男性 47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1年10月12日 免許証交付日 平成20年4月23日 （平成25年4月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	機関及び計器類が濡損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、平成23年8月17日06時10分ごろ沖ノ島南端の南方約300mにある沖ノ瀬と称する釣り場に到着し、魚群探知機により水深が約18mの岩場であることを確認して船首から重さ約14kgのストックアンカーを入れ、アンカーに取り付けた直径約9mm、長さ約6mのアンカーチェーンと直径約14mmのアンカーロープ（化学繊維製）を約45m出して船首部左舷側のたつに係止し、錨泊して釣りを始めた。</p> <p>船長は、釣果がなかったので錨泊場所を移動することにし、ウインチを作動させて船首部からアンカーロープを巻いていたところ、アンカーが岩場に引っ掛かり、ウインチではアンカーロープを巻くことができなくなった。</p> <p>本船のアンカーは、アンカーチェーンの先端をアンカークラウンに取り付け、アンカーチェーンの先端から約1mの所を直径約3mmの飛ばしと称する細索（化学繊維製、以下「本件細索」という。）でアンカーリングに固縛していた。</p> <p>船長は、アンカーが岩場に引っ掛かってウインチでアンカーロープを巻</p>

	<p>くことができなくなった場合には、アンカーロープを緊張させて本件細索を切断し、アンカークラウン部分を逆に引くことによってアンカーを岩場から外す方法をとっていた。</p> <p>船長は、ウインチでアンカーロープを緊張させてみたものの、本件細索を切断することができなかったため、アンカーロープを船首部左舷側のたつに係止して操縦席に戻り、機関を前後進にかけてアンカーロープを引く方向を変えながら緊張させてみたが、本件細索を切断することができなかった。</p> <p>船長は、本船の船首が東北東を向き、アンカーロープが左舷船首方に出ていたとき、機関を後進にかけてアンカーロープを緊張させたところ、本船が左舷側に傾斜し始めたものの、もう少し緊張させれば本件細索を切断することができると思い、後進をかけたままだったが、06時35分ごろ、本船が左舷側に約30°傾斜し、船体中央部の排水口から海水が入ってきたので危険を感じて操縦ハンドルを中立に戻したとき、右舷後方からうねりを受けて一瞬のうちに左舷側に転覆した。</p> <p>船長及び同乗者は、海に投げ出されたが、救命胴衣を着用していたのですぐに浮上することができ、転覆した本船の船底にはい上がって救助を待っていたところ、転覆から約10～15分後に付近で釣りをしていた遊漁船に救助され、和歌山県和歌山下津港に帰港した。</p> <p>本船は、船長が手配した救助船により、転覆した状態で和歌山下津港内のマリーナにえい航された。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 1  海象：うねり 南西方から波高約1.5～2.0m、潮流 西南西流、流速不明、潮汐 上げ潮の末期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、中古の本船を約3年前に購入したのち、本事故時まで約10回本事故発生場所付近で釣りをしたことがあり、インターネットにより8月17日00時00分の気象情報と海上保安庁の風に関する情報を入手していた。</p> <p>本船には、GPSプロッター及び魚群探知機が設置されていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約1.0mであった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 1431 815 1480">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1431 1457 1480">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1480 815 1529">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1480 1457 1529">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1529 815 1579">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1529 1457 1579">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1579 815 1984">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1579 1457 1984"> <p>本船は、沖ノ島南方沖において揚錨中、錨が岩場に引っ掛かり、船長が、錨を外そうとして機関を後進にかけて左舷船首方に出ていた錨索を緊張させていたところ、左舷側に傾斜し始めたものの、後進をかけたこと、左舷側に約30°の傾斜が生じた際、右舷後方からうねりを受け、左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が左舷側に傾斜し始めたものの、本件細索を緊張させれば切断することができると思い、後進をかけたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、沖ノ島南方沖において揚錨中、錨が岩場に引っ掛かり、船長が、錨を外そうとして機関を後進にかけて左舷船首方に出ていた錨索を緊張させていたところ、左舷側に傾斜し始めたものの、後進をかけたこと、左舷側に約30°の傾斜が生じた際、右舷後方からうねりを受け、左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が左舷側に傾斜し始めたものの、本件細索を緊張させれば切断することができると思い、後進をかけたものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、沖ノ島南方沖において揚錨中、錨が岩場に引っ掛かり、船長が、錨を外そうとして機関を後進にかけて左舷船首方に出ていた錨索を緊張させていたところ、左舷側に傾斜し始めたものの、後進をかけたこと、左舷側に約30°の傾斜が生じた際、右舷後方からうねりを受け、左舷側に転覆したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が左舷側に傾斜し始めたものの、本件細索を緊張させれば切断することができると思い、後進をかけたものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、沖ノ島南方沖において揚錨中、錨が岩場に引っ掛かり、船長が、錨を外そうとして機関を後進にかけて左舷船首方に出ていた</p>								

	<p>錨索を緊張させていたところ、左舷側に傾斜し始めたものの、後進をかけたため、左舷側に約30°の傾斜が生じた際、右舷後方からうねりを受け、左舷側に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>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・錨索が緊張したときに船体が傾斜しないよう、錨索が正船首尾方向に出ていることを確認しておくこと。</li> <li>・緊急時の連絡手段を確保するため、携帯電話を所持し、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。</li> </ul>