

船舶事故調査報告書

平成25年1月31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	乗揚
発生日時	平成24年10月2日（火） 12時20分ごろ
発生場所	徳島県阿南市蒲生田岬東方沖 二子礮の南西側の水上岩 蒲生田岬灯台から真方位087° 3,400m付近 (概位 北緯33° 50.2′ 東経134° 47.2′)
事故調査の経過	平成24年10月18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	A プレジャーボート はやぶさ、4.0トン TO3-21685（漁船登録番号）、個人所有 10.22m (Lr) × 2.70m × 0.91m、FRP ディーゼル機関、209kW、平成11年4月6日 B 漁船 東阿丸、1.8トン TO3-30165（漁船登録番号）、個人所有 7.97m (Lr) × 1.95m × 0.58m、FRP ディーゼル機関、77kW（動力漁船登録票による）、平成元年 9月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 76歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和51年12月17日 免許証交付日 平成23年2月21日 (平成28年4月7日まで有効) B 船長B 男性 67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49年11月14日 免許証交付日 平成20年9月4日 (平成26年5月16日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A なし B 左舷船尾船底に破口を生じて沈没
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者Aを乗船させ、二子礮の

	<p>南西側の水上岩北方において、揚錨作業中、平成24年10月2日12時10分ごろA船の錨とA船の西方約10mで錨泊中のB船の錨索が絡索した。</p> <p>A船は、当初、水上岩の北方沖約40mで錨泊して船釣り中であったが、12時00分ごろ錨索が切れ、その後、再投錨したものの、錨泊位置が錨泊中のB船や水上岩と近かったため、揚錨していた。</p> <p>同乗者Aは、揚錨作業に当たっていたが、錨が巻けなくなると同時にA船の西方約10mで錨泊中のB船の錨索が緊張したことから、A船の錨がB船の錨索に絡んだと思い、その後、B船が走錨したことが分かった。</p> <p>A船は、水上岩に接近しそうになったが、機関を使用して航走し、水上岩を避けることができた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、水上岩北方約40mの所で錨泊していさき釣りを行っていたところ、走錨したことに気付き、水上岩北側に乗り揚げそうになったため、直ちに機関を起動した。</p> <p>船長Bは、B船の船首前方約10mにA船がいたので、このまま前進するとA船と衝突すると考え、水上岩を回避するために左舵一杯とするとともに、後進とした。</p> <p>B船は、船尾が水上岩を回避しつつあったが、突然、錨索が左舷船首方に緊張して船尾の左旋回が止まり、引き戻されるような状態で船尾から水上岩に乗り揚げた。</p> <p>B船は、乗揚後、風浪により船体が水上岩と擦れ、機関室付近の左舷船尾船底に破口が生じ、浸水して船尾から沈没した。</p> <p>船長Bは、沈没前に水上岩へ移り、A船に救助された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～2m、潮流 南流</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、水深約18mの投錨ポイントに約60mの錨索と7mのチェーンを連結した重さ30kgの唐人錨を投入していた。</p> <p>B船の投錨ポイントは、底質は泥と思われ、錨かきが良く、投錨後、2～3m移動すると錨が効いた。</p> <p>二子簪付近は、岩が多く、良い投錨ポイントは、限られていた。</p>
<p>分析</p> <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>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、蒲生田岬東方の水上岩北方沖において、錨泊したが、錨泊中のB船や水上岩と錨泊位置が接近していたので揚錨していた際、A船の錨がB船の錨索に絡んだことから、B船が走錨して水上岩北側に乗り揚げそうになったので、船長Bが、水上岩への乗揚を回避しようとし、左舵一杯とするとともに、後進としたところ、錨索が張って水</p>

	<p>上岩方向へ引き寄せられ、B船が水上岩北側に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>A船の錨が、B船の錨索に絡まり、B船の錨を浮かせたことからB船が走錨した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、後進としていたとき、錨に把駐力が生じたか、A船の錨とB船の錨索が絡んだ状態でA船が航走し、錨索が張った可能性があると考えられるが、明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、蒲生田岬東方の水上岩北方沖において、A船が錨泊中のB船や水上岩と錨泊位置が接近していたので揚錨していた際、A船の錨がB船の錨索に絡んだため、B船が走錨して水上岩北側に乗り揚げそうになったので、船長Bが、水上岩への乗揚を回避しようとし、左舵一杯とするとともに、後進としたが、錨索が張って水上岩方向へ引き寄せられ、B船が水上岩北側に乗り揚げ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"> ・錨泊する場合は、他船の錨索と絡まないように船間距離を確保すること。