

船舶事故調査報告書

平成25年4月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

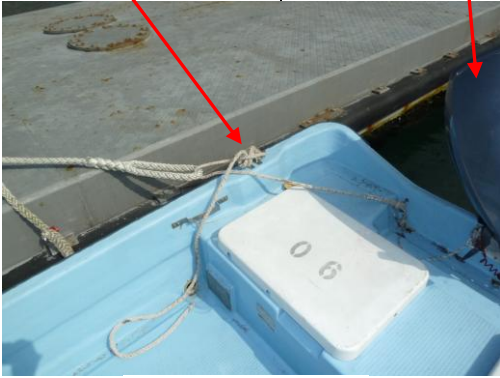

委員 横山 鐵 男（部会長）

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14日（日） 17時00分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市東京湾海上交通センター北西方の岩場 横須賀市所在の横須賀港走水防波堤灯台から真方位104°560m付近 （概位 北緯35°15.7′ 東経139°44.3′）
事故調査の経過	平成24年10月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 艦船 ^{てんません} 伝馬船7号、0.8トン なし、日本国政府（防衛省） 7.1m (Lr) × 1.8m × 不詳、FRP ガソリン機関（船外機）、14.7kW、平成6年10月31日 B ヨット ^{エスペランサススリー} ESPERAUNCE III、5トン未満 235-40834 神奈川、個人所有 7.32m (Lr) × 2.11m × 1.21m、FRP ガソリン機関（船外機）、3.60kW、平成11年11月22日 新造
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 45歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年7月17日 免許証交付日 平成21年7月17日 （平成26年7月16日まで有効） B 船長 男性 22歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年11月17日 免許証交付日 平成21年11月17日 （平成26年11月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A キール亀裂 B センターボード及び同取付部損傷、船外機損傷
事故の経過	A船は、船長ほか1人が乗り組み、B船で訓練中の防衛大学校ヨット

	<p>ト部から船外機が始動しなくなったとの救助の要請を受け、平成24年10月14日16時30分ごろ横須賀港第5区走水地区の係留地を出発し、東京湾海上交通センター北西約450mの地点でB船と合流した。</p> <p>A船は、B船の左舷側に着け、船首及び船尾に直径約70mm、ナイロン製のB船のロープを取り、また、A船中央ではA船から直径約8mmのナイロン製ロープをB船側に出して両船をつなぎ、横抱き状態にして係留地に向かった。</p> <p>A船は、横抱き状態にしたB船と共に横須賀市所在の観音崎東急ホテル北西方沖を北西進中、16時55分ごろ船外機が停止した。</p> <p>A船船長は、状況を確認するため、船外機をチルトアップしたところ、プロペラに船尾側に取り付いたロープの端が巻き付いているのを認め、取り除こうとしたが取り除くことができなかった。</p> <p>A船及びB船は、B船乗船者から海上保安庁に救助の要請を行ったものの、A船のプロペラにロープが絡まった状態で北からの風及び波によって南東方向に流され、17時00分ごろ東京湾海上交通センター北西約620mの岩場に乗り揚げた。</p> <p>A船及びB船の乗組員は、岩場に乗り揚げたのち、自力で岩場上がった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視程 約5海里 海象：うねり 波向北、波高約50cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、作業及び学生の遠泳訓練時の警戒に使用されており、船外機のプロペラ周囲には、遠泳訓練者との接触防止用の保護囲いが取り付けられていた。</p> <p>A船は、船尾側にB船からのロープが出され、A船のクリートに「8の字」を描くように固定されており、クリートに固定された残りのロープは、クリート付近に置かれていた。</p> <p>A船のクリートから船外機のプロペラまでは、約1.2mであり、本事故発生時、プロペラにロープが約5巻、絡んだ状態であった。</p> <p>A船及びB船は、錨を積んでおらず、風波で流された際、投錨して船体を止めることができなかった。また、A船は、プロペラに絡んだロープを切断するナイフ等を積んでいなかった。</p>

<p>クリート</p>  <p>A 船左舷船尾部</p>	<p>船外機</p>  <p>保護囲い</p> <p>A 船船外機</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>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>A 船は、東京湾海上交通センター北西方沖において、船外機が始動しなくなったB 船を横抱き状態にして北西進中、B 船から出してA 船のクリートに止めていたロープの端の部分が船外機のプロペラに巻き付いたことから、運航不能となり、風波に圧流されて付近の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>A 船のクリートに止められたロープの端の部分が船外に落ちてプロペラに絡索したものと考えられるが、船外に落ちた経緯を明らかにすることはできなかった。</p> <p>A 船及びB 船は、錨を積んでいれば、運航不能となった際に投錨して圧流を防止でき、また、A 船は、ナイフ等を積んでいれば、ロープを切断して船外機を使用可能な状態にできた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A 船が、東京湾海上交通センター北西方沖において、船外機が始動しなくなったB 船を横抱き状態にして北西進中、B 船から出してA 船のクリートに止めていたロープの端の部分が船外機のプロペラに巻き付いたため、運航不能となり、風波に圧流されて付近の岩場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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急時に備えるため、錨を積み込むこと。 ・ 緊急時に備えるため、ロープ切断用ナイフを積み込むこと。