

船舶事故調査報告書

平成26年7月3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25年12月2日（月） 17時15分ごろ
発生場所	北太平洋北マリアナ諸島マウグ島の東島北西方 （概位 北緯20°01.5′ 東経145°13.9′）
事故調査の経過	平成25年12月3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	ヨット BELLEVOUE、19トン 235-50276 神奈川、有限会社THC 11.68m (Lr) × 7.81m × 2.54m、FRP ディーゼル機関2基、72.00kW（合計）、平成24年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年7月22日 免許証交付日 平成22年6月9日 （平成27年7月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	全損
事故の経過	<p>本船は、船長及び乗組員Aが乗り組み、北太平洋北マリアナ諸島マウグ島の入り江における水深約20mの投錨地点において、船長がコクピットで操舵に就き、乗組員Aが船首にある揚錨機を操作して投錨したところ、投錨地点の目印としてダンフォース型アンカーに結んでいたロープ（以下「本件ロープ」という。）及びブイ（以下「本件ブイ」という。）が水面下になったため、転錨しようとして揚錨していた。</p> <p>本船は、船長が船位を保つために両舷主機を適宜に使用していたところ、平成25年12月2日17時15分ごろ、右舷船尾付近から異音を発生し、右舷主機が停止した。</p> <p>船長は、右舷主機の操縦レバーを中立として始動したものの、クラッチを嵌合させれば、主機が停止するので、絡索したものだと思った。</p> <p>本船は、圧流されて船尾方の水上岩に接近したので、船長が乗揚を回避しようとして左舷主機の操縦レバーを前進としたところ、右回頭</p>

	<p>してマウグ島の東島北西方の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、満潮を利用して自力離礁することを考えたが、本船が波浪により、暗礁と擦れ、右舷船体に破口が生じて浸水していることを見て断念し、海上保安庁等へ救助を要請した。</p> <p>船長及び乗組員 A は、3日14時30分ごろ来援した海上保安庁の回転翼機によって吊り上げ救助された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 無風、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.2～0.3m、潮流 南流約1.5ノット</p>
その他の事項	<p>本船は、FRP製の下部船体を細長くした両舷の船体及び船体を連結した船体中央部で構成され、両舷の船体の船尾部にそれぞれ主機及び推進器を備えた外洋ヨットであった。</p> <p>本船は、水深約20mの投錨地点に錨鎖を連結した重さ30kgのダンフォース型アンカーを投入していた。</p> <p>本件ロープは、直径約10mm、長さ約17mであった。</p> <p>船長は、本件ブイを浮かべておくことにより、投錨地点の確認、走錨の把握が可能なものと思っていた。</p> <p>船長は、本船を上架した際に網等が推進軸へ絡んでいるのを見たことがあったが、絡索して主機が停止した経験はなく、海面にある本件ロープが絡索するとは思っていなかった。</p> <p>マウグ島は、北島、東島及び西島で構成され、3島に囲まれた海域が入り江となっており、岩が多く、水深20m以深の深度勾配が急であり、錨かきが良い底質が砂の投錨地点は、限られていた。</p> <p>船長は、マリーナ関係者から北マリアナ諸島海域航行時の中継点としてマウグ島が錨泊に使用されている旨の話を聞いていたが、具体的な投錨地点を知らなかった。</p> <p>船長は、約1年半前に本船を購入した後、2回の投錨経験があった。</p> <p>本船では、揚錨時、ふだん、乗組員 A が本件ブイを船内へ揚収した後、船長が錨を巻き揚げていたが、本事故時、乗組員 A が水面下にあったブイを回収できなかったものの、船長が錨を巻き揚げていた。</p> <p>船長及び乗組員 A は、錨鎖の伸びている方向及び本件ブイの位置について、情報共有していなかった。</p>
分析	
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	なし
判明した事項の解析	<p>本船は、マウグ島の入り江において、転錨しようとして揚錨作業中、ダンフォース型アンカーに連結した本件ロープが右舷推進軸に絡んだことから、潮流に圧流されて船尾方の水上岩に接近し、船長が、水上岩への乗揚を回避しようと思ひ、左舷主機の操縦レバーを前進と</p>

	したところ、右回頭してマウグ島の東島北西方の岩場に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、マウグ島の入り江において、転錨しようとして揚錨作業中、ダンフォース型アンカーに連結した本件ロープが右舷推進軸に絡んだため、潮流に圧流されて船尾方の水上岩に接近し、船長が、水上岩への乗揚を回避しようと思い、左舷主機の操縦レバーを前進としたところ、右回頭してマウグ島の東島北西方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。
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、水路調査を行っておくこと。 ・ 海面にロープがある状態で推進器を使用しないこと。