

船舶事故調査報告書

平成31年4月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	転覆
発生日時	平成30年7月13日 09時00分ごろ
発生場所	愛媛県松山市釣島 ^{つる} 北方沖 釣島灯台から真方位036° 480m付近 （概位 北緯33° 53.8′ 東経132° 38.5′）
事故の概要	プレジャーボート ^{かみや} 神谷丸は、錨泊中、転覆した。 神谷丸は、船外機等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 神谷丸、0.5トン 281-42495愛媛、個人所有 5.02m (Lr) × 1.83m × 0.66m、FRP ガソリン機関（船外機）、22.1kW、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 70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 平成11年3月17日 免許証交付日 平成27年11月12日 （平成32年11月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船外機及び魚群探知機に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮流 北東流約1.0ノット（kn） （釣島池ノ鼻北方約1.2海里）
事故の経過	本船は、船長1人が乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣りの目的で、平成30年7月13日06時00分ごろ、松山市興居島 ^{ごご} 相子ヶ浜 ^{あいこ} 南方沖の釣り場に向け、松山市辰巳町の係船場所を出発した。 本船は、釣り場に到着して錨泊し、釣りを行った後、08時00分ごろ釣島漁港北方沖の釣り場に向かった。 本船は、釣り場に到着した後、ポイントを変えながら移動し、水深約30mのポイントで右舷船尾部から長さ約50mの錨索（ロープ）

に繋いだ錨を海中に入れ、船長が船尾部で、同乗者が左舷船首部でそれぞれ腰を掛けて左舷方を向いて釣りをしていた。(図1参照)

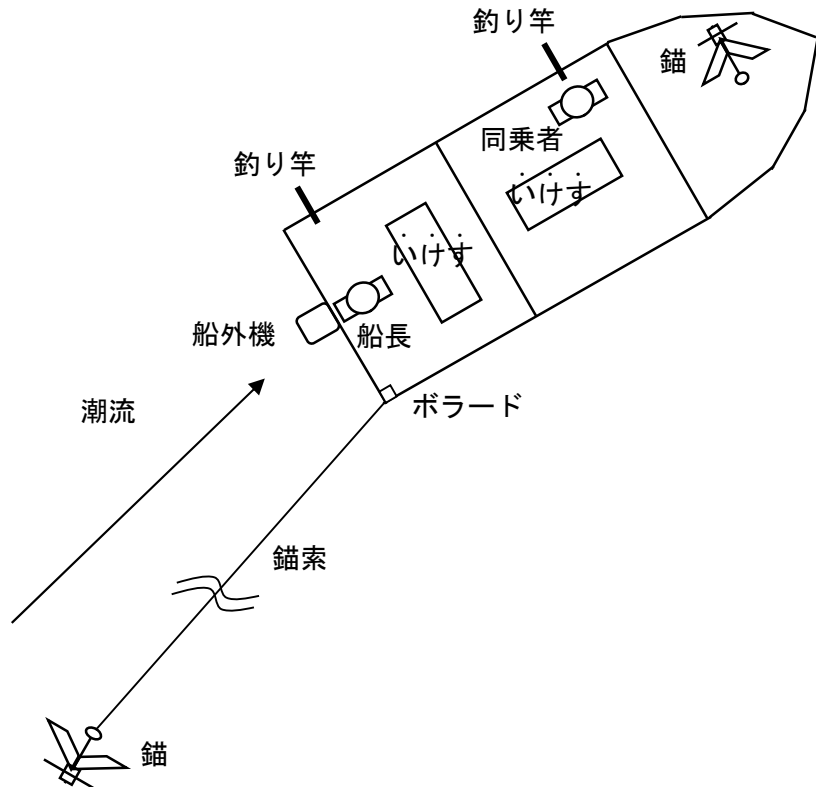


図1 本船の錨泊状況

船長は、釣り場を移動しようと思ったところ、船内に海水が流入していることに気づき、錨索が船尾方向に張っていたので、錨が根掛かりの状態となったことに気付いた。

本船は、船首を東北東方に向けて北東の潮流を船尾方から受けながら、船長が、錨の真上の方に本船を移動させて錨索を緩めることで根掛かりの状態となった錨を外す目的で、09時00分ごろ機関を始動して後進にかけたが、2～3秒後に船尾部の放水口から海水が船内に流入し、水船状態となり、左舷側に傾いて転覆した。

船長及び同乗者は、落水して本船の船底に^{つか}まっていたところ、本船の転覆に気付いたフェリーが行った118番通報により来援した監視取締艇によって救助された。

本船は、来援した知人の船と巡視艇によってえい航を開始する準備中に沈没した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

本船は、船外機を船尾トランサムに設置しており、いけすが中央部及び船尾部に設けられ、錨を船首部及び船尾部に各1個備えていた。

本船の同型船は、船首部、中央部及び船尾部にそれぞれ直径約5cmの放水口が6か所(片舷3か所)あり、舷縁上端から放水口上端までの垂直距離が中央部及び船尾部で約30cm、船首部で約25cmであ

り、放水口の下端が中央部及び船尾部で喫水線の上方約5 cm、船首部で約10 cmのところに設けられていた。(図2参照)

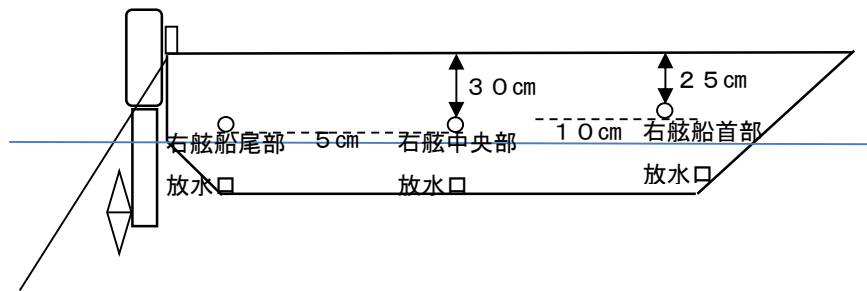


図2 本船の同型船の放水口の配置

本船は、放水口の取付け位置から、約3°以上傾斜すれば、中央部及び船尾部の放水口から海水が流入する状況であったが、本事故当時、右舷船尾部の錨索が張り、船長及び同乗者が左舷側に寄って乗っていた。(図3参照)

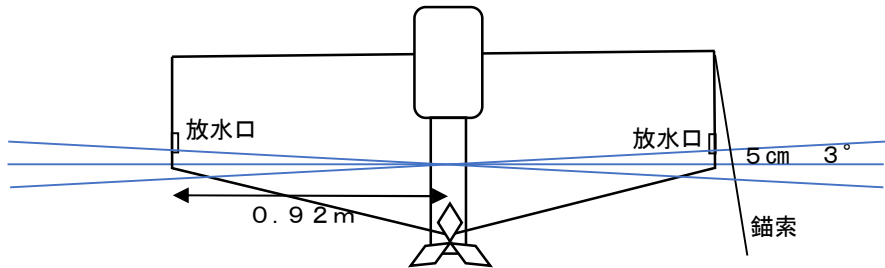


図3 本船の放水口及び傾斜時の海面の位置

本船は、錨が根掛かりの状態では、船尾トリムとなり、両舷船尾部の放水口が海面下に没していた。(図4参照)

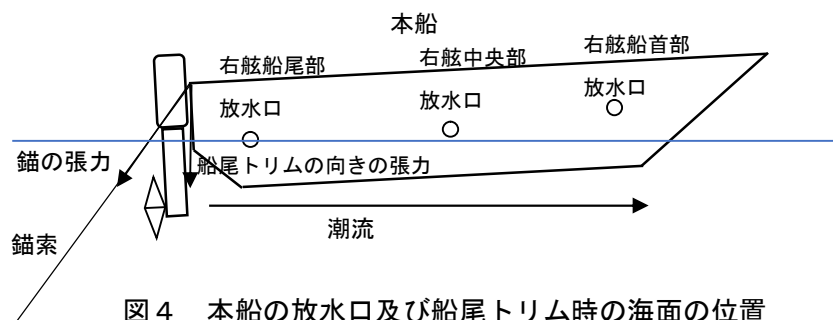


図4 本船の放水口及び船尾トリム時の海面の位置

本船は、機関を後進にかけた場合、船尾喫水が深くなる。

本船の放水口は、流入を防ぐ蓋板を備えていなかった。

船長は、ふだん錨泊するときは、船首部から錨を海中に入れており、これまで船尾部から錨を投入したことがなく、本事故当時、錨を船尾部から投入すれば放水口が海面下になることは認識していなかったため、船尾部から錨を海中に入れて錨泊を始めた。

	<p>船長は、本事故当時、潮流が強い状態で根掛かりとなった際、両舷船尾部の放水口から流入した海水が船内に溜まった状態となり、海水が放水口から抜けず、慌てて船外機の左側で操作を行っていたところ、左側に傾いたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、錨泊中に放水口から海水が船内に流入したのが初めてであったので、本事故当時、慌てずに本船に常時備えていたナイフで錨索を切っていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長及び同乗者は、レジャー用の救命胴衣（固型式、ベスト型）を着用していた。</p> <p>船長は、生活防水型の携帯電話を携帯していたが、濡れて発信できなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、釣島漁港北方沖において、船尾部放水口の位置が喫水線から約5cmである状況下、船長が錨を船尾部から投入し、潮流が強い状態で錨が根掛かりした際、船尾が錨索によって引かれたことから、船尾トリムとなり、海面下となった両舷船尾部の放水口から船内に海水が流入し、さらに機関を後進にかけて船尾トリムが増加し、水船状態となり、左舷側に傾いて転覆したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長及び同乗者が左舷側に寄って乗っていたことが左舷側に転覆したことに関与した可能性が考えられるが、左舷側に転覆した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、釣島漁港北方沖において、船尾部放水口の位置が喫水線から約5cmである状況下、船長が錨を船尾部から投入し、潮流が強い状態で錨が根掛かりした際、船尾が錨索によって引かれたため、船尾トリムとなり、海面下となった両舷船尾部の放水口から船内に海水が流入し、さらに機関を後進にかけて船尾トリムが増加し、水船状態となり、左舷側に傾いて転覆したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 錨泊する際、錨を船首部から投入することが望ましい。 ・ 潮流が強い状態で船尾部から錨を入れて錨泊中、錨が海底に引っ掛かり、放水口から海水が流入しているような場合には、錨索を切ることも考慮すること。 ・ 錨泊中、海水が放水口から流入した場合、同口を塞ぐなどして流入を防ぐこと。 ・ 防水型の携帯電話又は防水パックに入れた携帯電話を携帯することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

