

船舶インシデント調査報告書

令和3年1月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（絡索）
発生日時	令和2年7月24日 15時00分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市加唐島東方沖 加唐島灯台から真方位144° 860m付近 （概位 北緯33° 36.6′ 東経129° 52.1′）
インシデントの概要	プレジャーボート第八青晴丸は、シーアンカーがバウスラストに絡まり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年8月4日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート 第八青晴丸、13トン FO2-6667（漁船登録番号）、株式会社はびねすくらぶ 第290-64210号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り時々雨、風向 南西、風力 5 海象：波高 1.5～2.0m 唐津市には、7月23日13時16分に強風注意報が、24日08時43分に波浪注意報がそれぞれ発表され、本インシデント時、いずれも継続中であった。
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人（以下「同乗者」という。）3人を乗せ、釣り場に到着して、同乗者の1人（以下「同乗者A」という。）がシーアンカーを左舷側から投入し、船長がシーアンカーを展張するつもりで一旦機関を後進運転とした後、船首の向きを調整しようとしてバウスラストを使用したところ、バウスラストにシーアンカーを巻き込んだ。</p> <p>本船は、船長が、のこぎりでシーアンカーを切断しようとしたものの、波が高くて切断することができず、シーアンカーのロープを推進器に巻き込む恐れがあったので、航行不能と判断し、118番通報を行って救助を求め、来援した水難救済会所属の船舶にえい航された。</p> <p>船長は、元漁船員である同乗者Aにシーアンカーの投入を指示した際、詳細に指示をしなくても、同乗者Aが船首部からシーアンカーを投入するものと思っていた。</p> <p>同乗者Aは、以前乗り組んでいた漁船でシーアンカーを左舷側から投入していたので、本インシデント当時、本船の左舷側からシーアンカーを投入していた。</p>

	<p>船長は、同乗者Aが本船の左舷側からシーアンカーを投入するところを見ておらず、機関を後進運転とし、シーアンカーが展張されずに左舷船首部付近にある状態でバウスラストを使用したので、シーアンカーをバウスラストに巻き込んだものと本インシデント後に思った。</p>
分析	<p>本船は、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、シーアンカーを左舷側から投入した後、船長が、機関を後進運転とし、シーアンカーが展張されずに左舷船首部付近にある状態でバウスラストを使用したことから、シーアンカーをバウスラストに巻き込み、時化によりシーアンカーを切り離すことができずに運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、元漁船員である同乗者Aに詳細に指示をしなくても、同乗者Aが船首部からシーアンカーを投入するものと思い、また、同乗者Aが本船の左舷側からシーアンカーを投入するところを見ていなかったことから、シーアンカーが展張されずに左舷船首部付近にある状態でバウスラストを使用したものと考えられる。</p> <p>同乗者Aは、以前乗り組んでいた漁船でシーアンカーを左舷側から投入していたことから、本インシデント時、本船の左舷側からシーアンカーを投入していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、強風及び波浪注意報が発表されている状況下、シーアンカーを投入した後、船長が、機関を後進運転とし、シーアンカーが展張されずに左舷船首部付近にある状態でバウスラストを使用したため、シーアンカーをバウスラストに巻き込み、時化によりシーアンカーを切り離すことができなかったことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・シーアンカーを投入した状態でバウスラストを使用する場合、バウスラストにシーアンカーを巻き込まないように、シーアンカーの位置に十分注意すること。