

船舶インシデント調査報告書

令和3年12月1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

インシデント種類	座洲
発生日時	令和3年5月16日 10時00分ごろ
発生場所	神奈川県鎌倉市由比ヶ浜 葉山港A防波堤灯台から真方位321° 1.86海里（M）付近 （概位 北緯35° 18.5′ 東経139° 32.5′）
インシデントの概要	プレジャーボートまりりん丸は、錨泊中、走錨して砂浜に座洲した。
インシデント調査の経過	令和3年6月8日、本インシデント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	プレジャーボート まりりん丸、4.5トン 230-55771埼玉、個人所有 8.57m（Lr）×3.15m×1.82m、FRP ディーゼル機関、234kW、平成29年8月
乗組員等に関する情報	船長 69歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年6月12日 免許証交付日 平成29年6月12日 （令和4年6月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約5～6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、波向 南南西、潮汐 下げ潮の中央期
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、クルージングの目的で、令和3年5月16日05時00分ごろ神奈川県藤沢市江の島に向けて東京都江東区所在のマリーナを出航した。 船長は、神奈川県三浦市沖を通過して相模湾を北北西進していたところ、出航が早かったこともあって眠気を催したので、途中で錨泊して仮眠することとし、08時30分ごろ、由比ヶ浜の南方沖、水深約3～4mのところから船首から錨を投下して錨索を約20～25m延出した後、錨が効いていることを確認し、本船の船首を南方に向けて錨泊を開始した。（写真1参照）



写真1 本船

船長は、操舵室船首側の船室で横になったのち約10～15分おきに何度か起き上がって走錨していないことを確認し、その後同室で仮眠を始めたところ、10時00分ごろ船底を擦る音で目を覚まして周囲を確認し、本船が船尾側から由比ヶ浜の砂浜に乗り揚げているのを認めた。

本船は、船長が、機関を始動して離脱を試みたものの脱出できず、ボートレスキューサービス（BAN：Boat Assistance Network）に救助を要請するとともに海上保安庁に通報し、18時09分ごろ潮位が上昇したのちBANの救助艇に引き出され、自力で航行して近隣のマリーナに入港した。

（付図1 インシデント発生場所概略図 参照）

その他の事項

本船は、船尾喫水が約0.9mであり、船首にダンフォース型アンカーを備え、同アンカーは、シャンク、フリューク及びストックの長さがそれぞれ約60cm、約35cm及び約55cmで、重量が約10～15kgであった。（写真2参照）

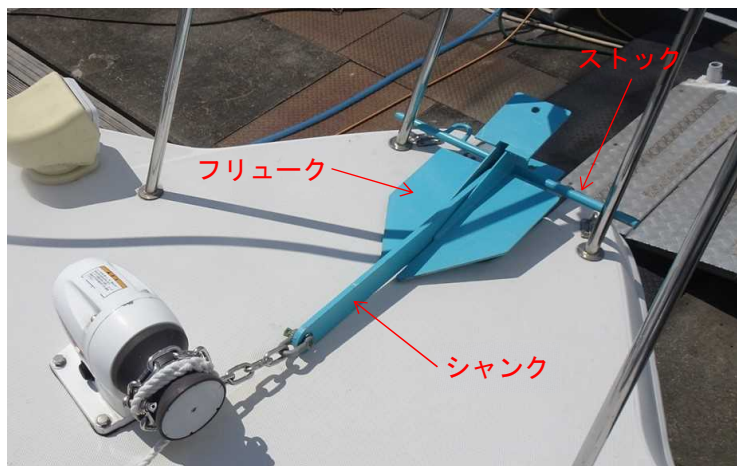


写真2 本船の錨

船長は、クルージングの際、時折、錨泊して仮眠することがあったが、由比ヶ浜沖で錨泊するのは初めてであった。

海上保安庁刊行の本州南・東岸水路誌（令和2年3月刊行）によれば、由比ヶ浜沖について、次のとおり記載されている。

逗子湾（新宿湾）（35° 17′ N 139° 33′ E）は、陸風のときに船舶の仮泊地となるだけであり、由比ヶ浜の前面は、海底が悪く錨地に適さ

	<p>ない。</p> <p>船長は、錨泊を始める頃、南寄りの風が約1～2m/s、南方からのうねりが高さ約0.5mであったが、本インシデント時、風も強く、波も高くなっていることに気付いた。</p> <p>船長は、本インシデント後、定期的に走錨していないことを確認したので、錨の爪がしっかりと海底に掛かっていると安心し、思った以上に長く寝てしまったと思った。</p> <p>船長は、本インシデント当時、救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、由比ヶ浜南方沖で錨泊中、錨泊開始時よりも風及び波が増強している状況下、船長が走錨していることに気付かなかったことから、南寄りの風及び波により北方に圧流され、由比ヶ浜の砂浜に座洲したものと考えられる。</p> <p>船長は、錨泊を開始した後、何度か走錨の有無を確認していたところ、走錨していないことに安心し、その後、走錨の有無を確認せずに仮眠を続けたことから、本船が走錨していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>本インシデント発生場所付近の海底は、低質が悪く、錨地に適さなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、由比ヶ浜南方沖で錨泊中、錨泊開始時よりも風及び波が増強している状況下、船長が走錨していることに気付かなかったため、南寄りの風及び波により北方に圧流され、由比ヶ浜の砂浜に座洲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"> ・ 船長は、錨泊中、走錨を早期に発見できるよう、気象及び海象の変化に留意して定期的に船位の確認を行うこと。 ・ 船長は、錨泊する場合、底質等を調査の上、風波の影響が少なく錨かきのよい、安全な錨地を選択すること。

付図1 インシデント発生場所概略図

