

船舶インシデント調査報告書

令和4年7月6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3年5月26日 16時20分ごろ
発生場所	山口県 ^{すおうおおしま} 周防大島町秋の船だまり沖 下 ^{しもにない} 荷内島灯台から真方位062° 3.7海里付近 (概位 北緯33° 52.5′ 東経132° 14.9′)
インシデントの概要	プレジャーボート ^{まさよし} 政吉丸は、揚錨中、錨用のロープが推進器に絡まり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和3年10月4日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
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 政吉丸、5トン未満（長さ6.31m） YG3-63285（漁船登録番号）、個人所有 第291-35386号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約2.3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣りを終えて帰港の目的で、機関を始動して中立運転とし、係止していた錨索を「前部甲板に設置してある係船金具」（以下「クリート」という。）から外して揚錨を開始し、船首から投入していた錨を揚げた後、クラッチレバーを前進に操作した際、機関が急停止し、運航不能となった。</p> <p>本船は、急停止後、船長が、錨索が前部甲板から海面下の船尾方船底付近に向かって緊張した状態になっているのを認め、錨索がプロペラ翼に絡んだと判断して118番通報し、救助を要請した。</p> <p>本船は、漂流し、波によって消波ブロックに乗り揚げるようにして衝突した後、機関室が浸水し始めたので、船長が同ブロック上に避難した後、沈没した。</p> <p>船長は、消波ブロック上で救助を待ち、来援した海上保安庁の巡視艇により救助された。</p> <p>本船は、本インシデント後に引き揚げられたところ、プロペラに錨索が巻き付き、船底に破口を生じていた。</p> <p>船長は、救命胴衣（膨脹式小型船舶用救命胴衣）を着用していた。</p> <p>船長は、錨索をクリートから外した後、揚錨を開始した際、早く揚錨して定係地に戻ろうと急いで揚錨を行ったので、クリートから外した錨索の先端が、前部甲板から海面に向かって落下していることに気</p>

	<p>付かず、錨索の先端が着水後に船尾方に流され、プロペラ翼に絡まったと、本インシデント後に思った。</p> <p>船長は、錨索をクリートから外した際、錨索の先端を持つなど錨索が甲板上から落下しないよう注意し、周囲の確認を行いながら揚錨を行えば良かったと、本インシデント後に思った。</p>
分析	<p>本船は、揚錨中、船長が早く定係地に戻ろうと急いで揚錨を行っていたことから、錨索の先端が、前部甲板から海面に落下して船尾方に流されている状況に気付かず、揚錨後、クラッチレバーを前進に操作した際、船尾方に流された錨索がプロペラ翼に絡まり、運航不能となったものと推定される。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、揚錨中、船長が早く定係地に戻ろうと急いで揚錨を行っていたため、錨索の先端が、船首甲板から海面に落下して船尾方に流されている状況に気付かず、揚錨後、クラッチレバーを前進に操作した際、船尾方に流された錨索がプロペラ翼に絡まったことにより発生したものと推定される。</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、錨索をクリートから外して揚錨を行う際、錨索の先端を持つなど錨索が甲板上から落下しないよう注意し、周囲の確認を行いながら揚錨を行うこと。 ・ 船長は、前進する前に錨索等が船外に垂れていないか確認すること。