

## 船舶インシデント調査報告書

令和8年1月21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6年9月6日 15時10分頃
発生場所	愛媛県今治市菊間港北東方沖 菊間港防波堤灯台から真方位040° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 03.7′ 東経132° 51.7′）
インシデントの概要	プレジャーボート亀丸は、プロペラにワイヤが絡み、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年11月28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 亀丸、1.7トン EH3-24832（漁船登録番号）、個人所有 第281-26404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 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期、潮流 南西流約1ノット（kn）
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、船首を南西方に向け、約1knの南西流を船尾方から受けながら漂泊し、乗船者は釣りを開始した。船長は、クラッチレバーを中立位置として、本船の主機を運転させた状態のままにしていた。</p> <p>本船の船首方には、石油備蓄基地のシーバース（油タンカーから陸上タンクへ送油するための係留施設）のエアパイプの端部（海面上）を示すマーカーブイ（以下「本件ブイ」という。）が設置されていた。</p> <p>本件ブイとエアパイプの端部は、ワイヤ（以下「本件ワイヤ」という。）で繋がれていた。</p> <p>船長は、船首方に本件ブイが存在していることも本船が本件ブイの方向に圧流されていることも認識していたが本件ブイに繋がれていたワイヤ等に関してはよく分かっていなかった。</p> <p>船長は、周囲を見ながら釣りをしていれば本件ブイへの接近に気付くと思っていた。</p> <p>船長は、本船中央から船尾寄りの操船区画後方の椅子に腰を掛けて、右舷側を向いて釣りをを行いながら周囲の見張りを行っていた。</p> <p>船長の位置からは、操船区画の構造物等により左舷船首方に死角が</p>

	<p>生じていたが、船長はこれに気付いていなかった。</p> <p>同乗者は、船尾部に置いてあったクーラーボックスに腰を掛け、左舷側を向いて釣りを行っていたが、周囲を見ていなかった。</p> <p>船長は、釣りを続けていたところ、左舷船尾の方から何か当たったような音が聞こえたので、確認したところ本件ブイを認めた。</p> <p>船長は、本件ブイから離れようと急いでクラッチレバーを中立から後進としたところ、本件ワイヤがプロペラに絡み主機が停止し、運航不能となった。</p> <p>船長は、海中に入り本件ワイヤを外そうとしたが外れず、運航不能と判断して、本インシデントの発生を海上保安部に通報した後、友人に救援を要請した。</p> <p>船長及び同乗者は、来援した友人の船に移乗して、菊間港に帰港した。</p> <p>本船は、本件ブイに係留され、翌日ダイバーにより本件ワイヤが外され、船長が操縦して菊間港に帰港した。</p> <p>船長及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図1 インシデント発生場所概略図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、約1knの南西流を船尾方から受ける状態で漂泊中、船長が、本件ブイに本件ワイヤが付いている認識がなく、後進を掛ける際に船尾付近の海面を確認しなかったため、後進を掛けた際にプロペラに本件ワイヤを絡め、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が本件ブイの方向に圧流されていることを認識していたが、死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、本件ブイに接近したことに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、約1knの南西流を船尾方から受ける状態で漂泊中、船長が、本件ブイに本件ワイヤが付いている認識がなく、後進を掛ける際に船尾付近の海面を確認しなかったため、後進を掛けた際にプロペラに本件ワイヤを絡めたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 小型船舶の船長は、漂泊中付近にブイ等を発見した場合、ブイにワイヤ等が結び付けられている可能性が高いので、プロペラに絡むおそれのあるワイヤ等がないか海面の状況を十分確認してからプロペラを回すこととし、また、絡むおそれのある状況ではプロペラを回さないこと。</li> </ul>

付図1 インシデント発生場所概略図

