

船舶事故調査報告書

平成23年12月15日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚（定置網）
発生日時	平成22年8月29日（日） 14時00分ごろ
発生場所	神奈川県藤沢市江の島南東方沖 藤沢市所在の湘南港灯台から真方位146° 2,100m付近 （概位 北緯35° 17.0′ 東経139° 30.0′）
事故調査の経過	平成22年10月15日、本事故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	ヨット ヤマトタケル ^ツ Ⅱ、5トン未満 235-39817 神奈川、個人所有 8.88m (Lr) × 3.20m × 2.65m、FRP ディーゼル機関、11.77kW、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年2月27日 免許証交付日 平成21年3月16日 （平成26年3月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船底外板擦過傷 定置網 道網ワイヤー破損
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、喫水約1.9mで江の島南東方沖を藤沢市所在のマリーナ（以下「所属マリーナ」という。）へ向けて速力を約5～6ノットとして北西進していた。 船長は、船尾部にある舵柄の操作を同乗者に任せて見張りに就き、定置網が設置されていることを知っていたので、目視で確認してから避けるつもりで定置網の設置場所を示す赤旗の有無を確認していたところ、船首方に定置網の浮子を認めて同乗者に左転を指示したものの間に合わず、平成22年8月29日14時00分ごろ「江の島南東方沖の定置網」（以下「本件定置網」という。）に乗り揚げて航行不能となった。 本船は、船長が所属マリーナに通報し、来援した本件定置網所有者の漁船に救助され、自力で所属マリーナに帰航した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3～4、視界 良好 海象：波高 約50cm、潮汐 上げ潮の初期
その他の事項	船長は、ヨットによる本事故発生海域の航走経験が約40年あった。 同乗者は、小型ヨットの操船経験があり、約1年前から月2回程度本船に乗船し、船長指揮のもとで帆走時の操舵に当たっていた。

	<p>本船は、FRP製クルーザー型ヨットであり、船首部から船体中央やや後部にかけて調理器具、トイレ、航海機器、海図台等を備えたキャビンが配置され、船尾に設けられたコクピットでセイルの操作及び操舵を行うようになっていた。</p> <p>船長は、キャビン内に装備されたGPSプロッターに本件定置網の設置場所を入力していたが、公表されている定置網の設置場所と実際の設置場所がずれている場合があることや操舵を行いながら同プロッターの画面を見て自船の位置を確認することができない等の理由により、定置網の避航に同プロッターを活用していなかった。</p> <p>本件定置網近くの他の定置網には、設置場所を示す旗が立っていた。</p> <p>船長は、本事故後、本事故発生場所付近で本件定置網の設置場所を示す赤旗を探したが、確認することができなかった。</p> <p>船長が本事故発生後に発生場所周辺を撮影した写真には、赤旗が写っていなかった。</p> <p>本件定置網は、黒いブイのほかに黄色いブイも使用されていたが、カキ等で覆われて見えにくくなっていた。</p> <p>本件定置網所有者は、本事故当時、本件定置網の設置場所を示す赤旗を3本設置しており、見えていたはずであると主張した。</p>	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし 不明 本船は、江の島南東方沖を北西進中、船長が、本件定置網の設置場所を示す赤旗を確認できなかったことから、浮子を認めて同乗者に左転を指示したものの、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。 船長が本事故当日に事故発生場所周辺を撮影した写真には、赤旗が写っておらず、本事故発生場所付近には赤旗が設置されていなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、江の島南東方沖を北西進中、船長が、本件定置網の設置場所を示す赤旗を確認できなかったため、本件定置網の浮子を認めて同乗者に左転を指示したものの、本件定置網に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。	
参考	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。 ・定置網の設置場所を示す標識の増設及び設置位置を検討すること。	