

船舶事故調査報告書

平成24年12月20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 根 本 美 奈

事故種類	定置網損傷
発生日時	平成24年2月12日（日） 12時10分ごろ
発生場所	兵庫県南あわじ市沼島 ^{ぬしま} 西方沖 南あわじ市所在の沼島港西防波堤灯台から真方位223° 1,160m付近 （概位 北緯34° 09.7′ 東経134° 48.5′）
事故調査の経過	平成24年2月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	モーターボート ^{イーエックス} E X 35、5トン未満 252-24192大阪、個人所有 10.06m (Lr) × 2.59m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、198kW、平成14年3月
乗組員等に関する情報	操縦者 男性 37歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年6月7日 免許証交付日 平成17年10月6日 平成22年10月5日をもって失効していた。 定置網の所有者 男性
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 黒色ボンデンが破損、浮子綱2本（往復、直径約14mm）及び び錨索1本（直径約20mm）が切断
事故の経過	本船は、操縦者ほか友人6人が乗船し、北西風を避けて兵庫県洲本市由良港の南方沖付近で釣りを行っていたが、釣果がなかったため、操縦者は、沼島北方沖に移動して釣りを行ったものの、釣れず、また、15時ごろに予定があったので、帰航することとし、時間調整を兼ねて沼島を1周して帰ることを思い立ち、平成24年2月12日12時ごろ釣り場を発進した。 操縦者は、約7ノット（kn）の速力で5分程度南南西進した頃、左舷前方から小型船2隻（以下「反航船」という。）が並んで北進してくるのを視認し、このまま航行すると進路が交差すると思い、左転し

	<p>て南進した。</p> <p>操縦者は、右舷側を約100～200m隔てて通過した反航船を気に掛けながら南進し、船首方の海面に太陽光が反射してまぶしく、また、海上に白波が立っている中を5分程度航行した頃、右舷前方に何かあるように感じたので機関を中立とし、続いて後進をかけたところ、本船は停止した。</p> <p>操縦者は、機関を中立とし、操舵室を出て本船の前方に黄色の浮き（ボンデン）を認めたものの、周囲には何も認めなかったが、後進をかけた際の感じがふだんと違っていたので、定置網（以下「本件定置網」という。）に進入したと思い、プロペラ点検口の蓋を開けて海面下をのぞき、化学繊維製のロープ（以下「浮子綱」という。）及び直径約20cmの球形をした黒色のボンデンがプロペラシャフトに絡んでいるのを発見した。</p> <p>本件定置網の所有者（以下「本件網元」という。）は、反航船の船長から、本船が本件定置網付近で止まっていることを携帯電話によって知らされ、所有船に家族を同乗させて本件定置網に向かった。</p> <p>操縦者は、本件網元から機関を後進にかけてその場から離れるように言われたので、本件定置網を抜け出ようとしたが、後進をかけたものの、本船は動かなかった。</p> <p>本件網元は、自身では本船を救助できないと判断し、海上保安庁に通報して救助を要請した。</p> <p>本件網元の家族は、本船に乗り移り、操縦者と共にプロペラ点検口から海面下をのぞいたところ、浮子綱より径の太いロープ（以下「錨索」という。）がプロペラシャフトに絡んでいるのを認めた。</p> <p>本船は、16時ごろ本件網元の家族がプロペラシャフトに絡んだ浮子綱等を切って本件定置網から引き出され、本件網元が所属する漁業協同組合の漁船に沼島漁港までえい航されたのち、操縦者がプロペラ点検口から浮子綱等を取り除いた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西～北、風速 約6～8m/s 海象：波高 約0.5～0.7m、波向 南、潮流 南流約1～2kn （本事故発生場所付近）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>操縦者は、過去に沼島西方沖を航行した経験が2回程度あり、陸岸から約2～3km隔てて航行したが、沿岸に定置網が設置されていることを知らなかった。</p> <p>操縦者は、プロペラシャフトに絡んだ浮子綱等を切れば、当時の北風及び南向きの潮流により、本船が前方（南）に流されて定置網に入り込むと思い、潮流が変わるまでその場で待機した。</p> <p>本件網元は、浮子綱等を切断して本船を引き出すことを考えたが、本船のプロペラシャフトに絡んだ錨索は、箱網を固定しているものであり、切断すれば、当時の南向きの潮流によって箱網が南（前方）に</p>

	<p>流れ、本件定置網を修復するのが困難になると思い、潮流が北向きに変わるまでそのまま待つこととしたが、その前に浮子網等を切って本船を引き出した。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり なし 不明</p> <p>本船は、沼島西方沖において、反航船の進路を避けて左転したのち、反航船に意識を向けて航行していたことから、本件定置網に設置された漁具（黄色及び黒色のボンデン）に気付かず、本件定置網に進入し、本件定置網を損傷したものと考えられる。</p> <p>操縦者は、沼島西方沖の航行経験が少なかったことから、沿岸に定置網が設置されていることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>操縦者は、本件網元の助言に従い、主機を後進にかけて本件定置網から抜け出ようとしたが、プロペラシャフトに絡んでいた浮子網を更に巻き込み、錨索を巻き上げたことから、本件定置網の損傷が拡大したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、沼島西方沖において、反航船の進路を避けて左転したのち、反航船に意識を向けて航行していたため、本件定置網に設置された漁具に気付かず、本件定置網に進入したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・沿岸には定置網や養殖施設が設置されている場合があるので、事前に調査して航行すること。また、海面上に太陽光が反射してブイ等の漁具が見えにくい場合には、サングラスを使用するとともに、周囲の状況を正確に把握できるよう減速して航行すること。