

船舶事故調査報告書

平成25年10月24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25年3月23日（土） 15時15分ごろ
発生場所	三重県志摩市和具沖 志摩市所在の麦崎灯台から真方位196°2海里（M）付近 （概位 北緯34°12.9′ 東経136°50.2′）
事故調査の経過	平成25年4月2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	モーターボート ナ ッ ツ、16トン 250-51381 神奈川、株式会社ミートリーフーズ 12.62m (Lr) × 4.43m × 2.12m、FRP ディーゼル機関2基、647.20kW（合計）、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 53歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年5月29日 免許証交付日 平成21年5月29日 （平成26年5月28日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 ロープの切断
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、荒天避難で伊勢湾地区のマリーナに入るため、和具沖を速力約10ノットで西北西進した。 船長は、友人やマリーナ等に携帯電話をかけて受け入れてもらえる最寄りのマリーナを探しながら、フライングブリッジで目視によって見張りを行っていたところ、左舷船首方にさお竹を認め、航行している水域が定置網（以下「本件定置網」という。）を設置している水域であることを思い出した。 船長は、本件定置網の正確な設置区域を知らず、GPSプロッターで確認したが、表示されていないので、左舷船首方の一番手前に見えるさお竹を本件定置網の端と思い、針路を真方位約300°に定め、同さお竹から約100m離れて通過したところ、左舷船首方の至近に

	<p>オレンジ色のフロート上に木材を渡して組んだいかだを発見したため、スロットルレバーを中立とし、続いて後進に入れた。</p> <p>本船は、平成25年3月23日15時15分ごろ、本件定置網の引揚げ用ロープの目印として直径約30cmの浮玉を2個付けた長さ約5m、径約26mmの合成繊維ロープ（以下「本件ロープ」という。）を左舷プロペラに絡め、左舷機が停止して航行不能となった。</p> <p>船長は、携帯電話で海上保安庁に救助を要請し、駆けつけた漁業協同組合の組合員が左舷プロペラに絡んだ本件ロープを切断した後、本船は、同組合員の漁船に本件定置網の設置区域の外側で待機する巡視艇までえい航してもらい、巡視艇にえい航され、志摩市所在のマリーナに入った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、フライングブリッジにGPSプロッター、レーダー、測深器、操舵装置及び操縦装置を装備していた。</p> <p>本船の最大喫水（カタログ値）は、プロペラ下端までが1.19mであった。</p> <p>船長は、本事故発生時、1.5Mレンジとしたレーダーを作動させていたが、監視をしていなかった。</p> <p>本件定置網は、南東側に海面上の高さ約2～3mのレーダーリフレクターの付いたさお竹を約15本配置しており、本事故発生後の現場確認において、0.75Mレンジとしたレーダーでさお竹の所在を探知することができた。</p> <p>船長は、本船の左舷プロペラにいかだのアンカーロープを絡めたものと思っていたが、本事故発生後の現場確認時に同いかだはなく、漁業協同組合の担当者によれば、本件定置網にいかだは存在せず、側網のタンクと見間違えたのではとのことであった。</p> <p>船長は、船長としての乗船経験が約6年あり、本件定置網の設置区域の情報を収録したGPSを搭載する船で過去に約3～4回本件定置網付近を航行した経験があった。</p> <p>本件定置網は、布施田水道の入口付近に設置されていることもあり、過去に乗揚事故が多発しており、海図に大型定置網の設置区域として記載されていた。</p> <p>本船のGPSプロッターは、船長が平成24年夏頃購入したものであり、表示される図は、製造者が、2009年9月10日現在の海図データを元に作成しており、本件定置網の設置区域の情報を収録していなかった。</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>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、和具沖を西北西進中、船長が、左舷船首方の海上にさお竹を視認したものの、本件定置網の設置区域が分からなかったことから、左舷船首方の一番手前に見えるさお竹を本件定置網の端と思い、同さお竹から約100m離れて通過したところ、左舷プロペラに本件ロープが絡み、本件定置網を損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターに本件定置網の設置区域の情報が収録されていなかったことから、本件定置網の設置区域が分からなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、和具沖を西北西進中、船長が、左舷船首方の海上にさお竹を視認したものの、本件定置網の設置区域が分からなかったため、左舷船首方の一番手前に見えるさお竹を本件定置網の端と思い、同さお竹から約100m離れて通過したところ、左舷プロペラに本件ロープが絡んだ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"> ・ 航行する海域の状況は、改補された最新の海図で確認すること。 ・ 事前に調査していない海域を航行することになった場合、GPS、レーダー等を適切に使用して安全航行に努めること。 ・ 定置網は、実際の設置状況が図面等とは異なる場合があるので、定置網を大きく離して航行すること。 ・ 定置網の位置を1つの物標で判断しないこと。