

# 船舶事故調査報告書

平成26年2月13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8月4日（日） 20時15分ごろ
発生場所	千葉県 <small>たてやま</small> 館山市 <small>すのさき</small> 洲崎北東方沖 館山市所在の洲崎灯台から真方位058°700m付近 （概位 北緯34°58.7′ 東経139°45.8′）
事故調査の経過	平成25年8月6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	A 漁船 <small>たか</small> 孝丸、2.88トン KN3-15078（漁船登録番号）、個人所有 8.45m（Lr）×1.84m×0.65m、FRP ディーゼル機関、118.00kW、昭和57年2月10日 第232-8239号（船舶検査済票の番号） B モーターボート さんぶらん、7.9トン 235-24877埼玉、株式会社サンプラン 9.32m（Lr）×3.16m×1.74m、FRP ディーゼル機関2基、220.66kW（合計）、平成2年8月
乗組員等に関する情報	船長A 男性 78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49年12月6日 免許証交付日 平成21年5月25日 （平成26年7月8日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 操舵室の左舷側舷窓に破損 B なし 定置網 垣網に破損
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、千葉県南房総市野島崎沖で浸水したB船のえい航を野島崎西方で巡視艇から引き継ぎ、船長Bほか1人が乗り組んだB船を長さ約20mのえい航索で引き、A船引船列を構成し、神奈川県三浦市三崎港へ向けてえい航を開始したが、うねり等の影響でえい航索が切断してしまったこと、及びB船の浸水が止まら

	<p>ないことから、船長A及び船長Bは、海上保安署等へ救助要請を行った。</p> <p>A船は、予備のえい航索を持っていなかったため、B船からナイロン製のロープを受け取って船尾のたつに結び、えい航を再開した。</p> <p>船長Aは、船長Bから、沈んでしまいそうなので、最寄りの港へ向かってほしい旨の申出があり、目的地を三崎港から洲崎周辺の港へ変更し、港入口の緑灯と赤灯を探して操舵室で立って見張りをを行い、A船は、洲崎北東方沖を東進中、平成25年8月4日20時15分ごろ、定置網（以下「本件定置網」という。）に進入し、船尾が約90°右舷方に振られ、船首が北方を向いた。</p> <p>B船のバウスプリットが、A船の操舵室の左舷側舷窓に突き刺さるようにして衝突し、A船が衝突の反動で右舷側へ大きく傾いた。</p> <p>船長Aは、海面に多数の夜光虫の光で照らされた網を認め、本件定置網に進入したことを知った。</p> <p>船長A及び船長Bは、マリーナ、海上保安署等へ事故の発生を知らせて救助を要請した。</p> <p>A船は、来援した近隣の漁業協同組合所属の漁船が絡んだ網をプロペラから取り除き、離脱した。</p> <p>B船は、来援した救助船にえい航され、マリーナの岸壁に着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約3.4m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故発生前、事故発生場所付近の定置網設置状況などの水路調査を行っていなかった。</p> <p>A船は、GPSプロッターに港、定置網等の表示をしていなかった。</p> <p>船長Aは、レーダーを見ていなかった。</p> <p>船長Aは、最寄りの港を探すため、陸岸を見て魚群探知機で水深を確かめながら航行していた。</p> <p>船舶をえい航する場合のえい航索の長さは、一般的にえい船と被えい船の長さの和を2等分したものの3倍半が適当であるとされ、えい航索が短い場合、急激な張力によってえい航索が破断しやすく、係止部を損傷させる虞やえい船と被えい船が接触する虞があるとされている。（船舶曳航実務 三橋甲子著 2.1.7曳索の長さ参照 昭和63年1月28日発行）</p> <p>A船引船列の船間距離は、約20mであった。</p> <p>定置網の箱網には、点滅式の赤色の標識灯が設置されていた。</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>A船は、B船をえい航して洲崎北東方沖を東進中、船長Aが、本件定置網が設置されていることを知らず、また、港入口の緑灯と赤灯を探すことに注意を向けていたことから、本件定置網に接近していることに気付かず、本件定置網に進入して垣網を破損したものと考えられる。</p> <p>A船引船列は、A船が定置網に進入した後、B船が前進惰力でA船の左舷正横から接近し、B船のバウスプリットがA船の操舵室の左舷側舷窓に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が、B船をえい航して洲崎北東方沖を東進中、船長Aが、本件定置網が設置されていることを知らず、また、港入口の緑灯と赤灯を探すことに注意を向けていたため、本件定置網に接近していることに気付かず、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"> <li>・ 事前に航行予定経路の定置網設置状況などを調査しておくこと。</li> <li>・ 定置網などの設置海域を航行する船舶は、見張りを厳重に行い、漁具の標識などを見落とさないようにするとともに、定置網などの設置場所から離れて航行すること。</li> </ul>