

MA2014-3

船舶事故調査報告書

本報告書は、平成26年3月28日に公表した報告書を、
平成26年4月25日に公表した正誤表により訂正したものです。

平成26年3月28日

船舶事故調査報告書

平成26年3月6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 | 乗揚（定置網） |
| 発生日時 | 平成25年8月19日（月） 14時35分ごろ |
| 発生場所 | 千葉県南房総市小浦港西方沖 小浦港西防波堤灯台から真方位261°2,150m付近 （概位 北緯35°04.6′ 東経139°48.9′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年8月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 | プレジャーボート ^{たいかい} 大海、18トン 243-21710神奈川、株式会社園田商事 12.60m (Lr) × 4.56m × 2.42m、FRP ディーゼル機関2基、397.18kW、平成3年1月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 50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 平成17年4月15日 免許証交付日 平成23年6月13日 （平成28年6月12日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 本船 船底部に擦過傷 定置網 ^{みちあみ} 道網が破損 |
| 事故の経過 | 本船は、船長1人が乗り組み、友人6人を乗船させ、千葉県富浦湾を出発して船長がフライングブリッジで立って手動操舵に当たり、GPSプロッターで船位を確認しながら、小浦港西方沖を対地速力約20ノットで北進中、平成25年8月19日14時30分ごろ、小浦港西方沖に設置された定置網（以下「本件定置網」という。）の道網の直前において、その存在に気付いて機関のクラッチを中立とし、すぐに後進へ入れたものの、本件定置網に乗り揚げた。 船長は、本件定置網の存在を知らず、GPSにも本件定置網が表示されていなかった。 船長は、道網がプロペラに絡んでいたため、携帯電話により、海上保安庁へ救助を要請した。 本船は、16時30分ごろ連絡を受けた本件定置網を所有する漁業 |

| | |
|--|--|
| | <p>協同組合（以下「漁協」という。）所属漁船により、応急的にプロペラに巻き付いた網が取り除かれ、千葉県鋸南町保田漁港へ自航で入港し、絡網した網を完全に除去して定係地の神奈川県横浜市所在のマリーナに20時00分ごろ到着した。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 5、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期</p> |
| その他の事項 | <p>船長は、小浦港西方沖の航行経験が約3回であった。</p> <p>船長は、本事故場所付近に定置網があることを知らなかったものの、定置網のある鋸南町保田に近い水域なので、気を付けて航走していた。</p> <p>船長は、レーダーを使用していたが、レーダー画面に本件定置網の映像は映っていなかった。</p> <p>船長は、本事故後、本件定置網のブイ（錨ロープが、長さ約750mの道網に約21m置きに取り付けられ、その錨ロープに取り付けられた長さ約1.5m、直径約0.5mの筒状のもの）の色が黒であり、視認しにくかったために乗揚直前まで気付かなかったと思った。</p> <p>漁協担当者によれば、本件定置網のブイは、潮流が速い場合、海中へ引き込まれて約半分程度が海中へ沈んだ状態となった。</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 | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、小浦港西方沖を北進中、船長が本件定置網の存在を知らず、また、本件定置網のブイが、黒色であり、約半分程度が海中へ沈み、視認しにくかったため、船長が直前まで本件定置網に気付かなかったことから、本件定置網に向かって航行し、本件定置網に乗り揚げた可能性があると考えられる。</p> <p>本件定置網のブイは、本事故時、潮流により、海中へ引き込まれ、約半分程度が海中へ沈んでいた可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、小浦港西方沖を航行する際、事前に定置網等の障害物の存在を調査してレーダー又はGPSにプロットし、GPS等を使用して船位を確認しながら、航行していれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p> <p>本件定置網のブイは、オレンジ色等の海上で視認しやすい色であれば、船長が、その存在に黒色に比べ、早く気づき、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、小浦港西方沖を北進中、船長が本件定置網の存在を知らず、また、本件定置網のブイが、黒色であり、潮流によって海中へ引き込まれて約半分程度が海中へ沈み、視認しにくかったため、船長が直前まで本件定置網に気付かなかったため、本件定置網に</p> |

| | |
|------------------|---|
| | <p>向かって航行し、本件定置網に乗り揚げたことにより発生した可能性があると考えられる。</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"> ・沿岸に接近して航行する場合は、事前に水路調査を行い、また、ヨット・モーターボート用参考図（一般財団法人日本水路協会発行）等により、養殖施設、定置網等の設置場所、網の形状、方向等の情報を入手し、GPS及びレーダーに入力しておくこと。 ・定置網等が設置された海域を航行する場合は、あらかじめ、レーダー及びGPSプロッターに入力した定置網等の区域を表示させて同区域から安全な距離を隔てて航行すること。 ・潮流が早いとき、海上が時化<small>しげ</small>のときなどは、定置網等の施設、標識などが視認しにくいので、できる限り、定置網等から離れて航行すること。 ・経年劣化等により、定置網等のブイを新替える際は、オレンジ色などの視認しやすい色のものに交換することが望まれる。 |