

船舶事故調査報告書

平成26年3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3日（土） 11時45分ごろ
発生場所	神奈川県逗子湾 神奈川県葉山町所在の葉山港A防波堤灯台から真方位280°400m付近 （概位 北緯35°17.1′ 東経139°33.6′）
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	モーターボート アンリ、34トン 140801、株式会社パシフィカ 19.95m×5.03m×2.71m、FRP ディーゼル機関2基、2,088kW（合計）、2001年
乗組員等に関する情報	船長 男性 79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50年9月26日 免許証交付日 平成24年6月15日 （平成29年7月22日まで有効） 乗組員A 男性 51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9年6月2日 免許証交付日 平成24年5月28日 （平成29年6月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 ロープ及び網の切断
事故の経過	本船は、船長、乗組員A及び乗組員Bが乗り組み、知人10人を乗せ、逗子湾を航行中、船長が予定経路上にヨットが輻輳している状況を視認し、ヨットとの衝突を避けようとして予定経路より北側を葉山港A防波堤灯台に向け、速力17～18ノットで東進した。 船長は、フライングブリッジの後部中央の椅子に腰を掛けて目視による見張りをしながら操船を、乗組員Aは、船長の左側に立って目視

	<p>による見張りを、乗組員Bは、上甲板後部で出発後の片付けをそれぞれ行っていた。</p> <p>乗組員Aは、見張りをしている際、船首方20m～30m先に浮子を視認して定置網（以下「本件定置網」という。）があることに気づき、船長に伝えた。</p> <p>船長は、機関を後進に入れても、本船が本件定置網の手前で停止できず、逆にプロペラにロープを巻き込むと思い、すぐに機関を中立としたが、後進に入れなかった。</p> <p>本船は、前進行きあしで本件定置網に向けて進み、乗組員Aが本船の船底に潜っていく浮子の付いた枠網を視認し、平成25年8月3日11時45分ごろ、右舷プロペラに本件定置網の枠網及び錨索（以下「本件枠網等」という。）を絡め、航行不能となった。</p> <p>乗組員Aは、携帯電話で逗子市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に救助を要請し、本件マリーナが定置網の網元（以下「本件網元」という。）に連絡を入れ、本件網元が海上保安庁に通報を行い、船で来援した本件マリーナの社員が本件網元の了承を得て右舷プロペラに絡んだ本件枠網等を切断した。</p> <p>本船は、本件枠網等を切断後、自力で本件マリーナに帰り、上架してプロペラ等を確認したが、不具合はなかった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</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、操舵装置及び操縦装置を装備しており、計画喫水が1.13mであった。</p> <p>GPSプロッターには、逗子湾における本事故当時の航跡及び過去に航行した航跡が記録されていた。</p> <p>船長及び乗組員Aは、本事故当時、本船の予定経路上に定置網が設置されていると思っていなかった。</p> <p>船長は、乗組員Aから本件定置網のあることを告げられるまで、本件定置網に設置された漁具（旗の付いた竹及び浮子）に気付いていなかった。</p> <p>船長は、船長としての乗船経験が約50年あり、逗子海岸沖に向かう場合、ふだん、GPSプロッターに表示された過去の航跡に沿って航行し、本事故当時のような経路で航行したことがなかった。</p> <p>船長は、航行している海域に本件定置網が設置されていることを知っていたが、正確な設置区域を知らなかった。</p> <p>本件定置網は、葉山港A防波堤灯台から西方沖約400mに設置されており、その区域は、東西が約30m、南北が約100mであり、網を取り付ける枠網及び枠網等を張るための錨索には複数の浮子を取り付けられ、東南の角には旗の付いた竹が立てられていた。</p> <p>本件定置網は、共同漁業権行使規則の中で営まれるものであるの</p>

	<p>で、設置場所の届出等を要しないものであったが、過去10年間、設置場所の移動はしていなかった。</p> <p>本件定置網は、過去に何回も船舶の進入による被害を受けており、6月にも被害を受けていた。</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 なし</p> <p>本船は、逗子湾において、ヨットが輻輳しているので、ヨットを避けようとして予定とは異なる経路で東進中、船長が本件定置網に設置された漁具に接近するまで気付かなかったことから、本件定置網に進入し、右舷プロペラに本件枠網等を絡め、本件定置網を損傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、逗子湾において、ヨットが輻輳しているので、ヨットを避けようとして予定とは異なる経路で東進中、船長が本件定置網に設置された漁具に接近するまで気付かなかったため、本件定置網に進入し、右舷プロペラに本件枠網等を絡め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、海図等に記載されていない定置網や養殖施設が設置されている場合があり、やむを得ず事前に水路調査をしていない沿岸の海域を航行するときは、見張りを適切に行い、定置網や養殖施設を視認したときに進入等を避けることができる速力で航行すること。 ・進入等が多発している定置網は、レーダーリフレクターや視認性の良い形象物を設置することが望まれる。