

# 船舶事故調査報告書

平成26年12月4日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚（定置網）
発生日時	平成26年5月17日 22時35分ごろ
発生場所	三重県志摩市麦埼南東方沖 麦埼灯台から真方位124° 1,740m付近 （概位 北緯34° 14.3′ 東経136° 51.8′）
事故調査の経過	平成26年6月5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	砂利採取運搬船 第十八新幸丸 <sup>しんこう</sup> 、498トン 134208、新潟建設海運株式会社 68.78m×13.50m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成11年7月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成8年11月20日 免状交付年月日 平成22年3月18日 免状有効期間満了日 平成27年6月2日 甲板員 男性 60歳
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ翼の曲損等 定置網 箱網、身網、ロープに切損
事故の経過	本船は、船長及び甲板員ほか2人が乗り組み、船首約3.30m、船尾約4.95mの喫水で、麦埼南東方沖を自動操舵により針路約220°（真方位）に定め、対地速力約10ノットで、大分県津久見市津久見港へ向けて南西進中、船長が、船橋で当直に当たり、北西の風が吹いて時化 <sup>しげ</sup> していたので、ふだんより陸岸寄りを航行していた。 船長は、平成26年5月17日21時00分ごろ甲板員が昇橋したので、何かあったらすぐに起こすように命じ、船橋の左舷側後部の長椅子で仮眠をとった。 甲板員は、双眼鏡を用いて見張りを行っていたところ、船首方に点滅している複数の灯光を認め、しばらく観察してから船長を起こした。

	<p>本船は、起こされた船長が、船首方の灯光を認め、機関を減速し、左舵を取ったものの、22時35分ごろ麦埼南東方沖に設置された定置網（以下「本件定置網」という。）に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関が停止したので本件定置網に乗り揚げたことを知り、海上保安庁に連絡を行い、引船を手配し、風も潮流も弱かったので、錨を入れずに待機していたところに海上保安庁の巡視船が来援した。</p> <p>本船は、18日07時00分ごろ本件定置網の所有会社の船が来援し、絡んだロープ類を外して引き出され、14時10分ごろ、引船によって三重県志摩市の浜島港へえい航された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4</p> <p>海象：波向 北西、波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期</p>
その他の事項	<p>船長は、本事故海域を何度も航行したことがあり、本件定置網の存在を知っていたが、甲板員には伝えておらず、甲板員は本事故海域を航行するのが初めてであった。</p> <p>本件定置網は、網の周囲に夜間点灯する灯浮標が14個、レーダリフレクタが7個設置されており、網の形状に沿って海面上に黄色の浮子が多数設置されていた。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターに本件定置網が表示されており、本船の本事故海域付近の海図には、本件定置網が記載されていたものの、コースラインが引かれておらず、本事故後、甲板員へ、定置網の存在を伝え、コースラインを引いて針路を明示しておくべきであったと思った。</p> <p>甲板員は、本件定置網の灯光を視認した際、まだ大丈夫だと思い、少し様子を見た後に船長を起こしたので、本事故後、すぐに船長を起こすべきであったと思った。</p> <p>本州南・東岸水路誌によれば、布施田水道及び付近の針路法について、以下のように記述されている。</p> <p>針路法 この水道は付近に陰礁が多く、また、水道の東口は定置網が張り出しているため、特に夜間の通航は十分な注意を要する。</p>
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	なし
判明した事項の解析	<p>本船は、麦埼南東方沖を南西進中、船長が、単独で船橋当直に就くために必要な海技資格を有していない甲板員に当直を任せ、船橋で仮眠をとり、操船指揮を執っていなかったことから、甲板員が本件定置網の灯光を認めて船長を起こし、船長が機関を減速して左舵を取ったものの、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、麦埼南東方沖を南西進中、船長が、単独で船橋当直に就くために必要な海技資格を有していない甲板員に当直</p>

	<p>を任せ、船橋で仮眠をとり、操船指揮を執っていなかったため、甲板員が本件定置網の灯光を認めて船長を起し、船長が機関を減速して左舵を取ったものの、本件定置網に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 海図にコースラインを引いて、針路を明示すること。</li><li>・ 航行中は、定期的に船位を確認すること。</li></ul>