

# 船舶事故調査報告書

平成27年8月6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11月22日 20時10分ごろ
発生場所	千葉県富津市 <sup>はまかなや</sup> 浜金谷港南西方沖 金谷港第1防波堤灯台から真方位244°1,200m付近 （概位 北緯35°09.58′ 東経139°48.46′）
事故調査の経過	平成26年11月23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	プレジャーボート <sup>プログレス</sup> PROGRESS、5トン未満 232-25530埼玉、個人所有 7.94m (Lr) × 2.93m × 1.74m、FRP ガソリン機関（船内外機）、176.52kW、平成7年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年7月19日 免許証交付日 平成25年7月19日 （平成30年7月18日まで有効） 同乗者A 男性 年齢不明
死傷者等	重傷 1人（同乗者A）
損傷	本船 プロペラの曲損、ドライブユニット取付け部の緩み、機関の濡損等 定置網 垣網ワイヤロープの被膜に剝離
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、親族等3人（以下「同乗者」という。）を乗せ、平成26年11月22日19時00分ごろ、埼玉県八潮市所在のマリーナを出発し、千葉県 <sup>きよなん</sup> 鋸南町の <sup>ほた</sup> 保田漁港へ向かった。 本船は、船長が右舷側にある操縦席の左側に立って操船に当たり、GPSプロッターに表示された針路線に沿って浜金谷港南西方沖を対地速力約17ノットで南進していたところ、20時10分ごろ、突然、船底からの衝撃を受けて停止した。 同乗者の1人（以下「同乗者A」という。）は、操縦席後方の座席から立とうとして腰を浮かしたときに衝撃を受け、キャビン内へ転げ落ちた。

	<p>船長は、同乗者の安否を確認した後、何かに乗り揚げたと思って機関を後進にかけたところ、警報音が鳴ったので機関を停止し、しばらくして機関を始動しようとしたが、できなかった。</p> <p>船長は、機関室を確認し、浸水を認めて航行不能と判断し、20時15分ごろ118番通報で救助を要請した。</p> <p>同乗者及び船長は、来援した巡視艇に移乗して千葉県富津市の金谷漁港に到着し、同乗者Aが救急車で病院へ搬送された。</p> <p>本船は、巡視艇により、金谷漁港へえい航された。</p> <p>浜金谷港南西方沖に設置されている定置網（以下「本件定置網」という。）を管理する漁業協同組合は、海上保安庁から連絡を受け、職員を派遣して本件定置網の垣網のワイヤロープが損傷していることを確認した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 1</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>本件定置網は、網の形状に沿って海面上に黄色の浮子が多数設置され、囲い網の北端部及び南端部、垣網の中央部及び陸側端部に夜間に点灯するブイがそれぞれ1つずつ設置され、囲い網の北端部及び南端部のブイは、7秒周期で5閃光を、垣網の中央部及び陸側端部のブイは、4秒周期で1閃光をそれぞれ発光するものであり、本事故当時、いずれも点灯していた。</p> <p>本船は、レーダーがなかったが、装備していたGPSプロッターには、本件定置網の概略の位置が表示されていた。</p> <p>本船のGPSプロッターは、目的地を設定すれば、自船の位置から目的地までの針路を直線（以下「予定針路線」という。）で結び、目的地までのおおよその距離及び到着予定時刻を表示する機能（以下「目的地航法」という。）を有していたが、その取扱説明書には、目的地までの間に存在する島及び障害物等を回避する進路を示すような機能がない旨が記載されていた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターで保田漁港を目的地に設定して目的地航法を使用していたが、予定針路線が、本件定置網から外れているものと思っていた。</p> <p>船長は、本事故海域を航行するのが3回目であったが、本件定置網を見たことがなかった。</p> <p>本船のGPSプロッターは、電源を入れて立ち上げた際、画面上に、航海用の判断には、必ず正規の海図を使用するようにという注意書きが表示されるようになっている。</p> <p>当委員会の報告書によれば、平成20年以降、船舶が本件定置網と接触した事例は、6件であった。</p>
<p>分析</p>	

<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、夜間、浜金谷港南西方沖を南進中、船長が、予定針路線がGPSプロッターの画面上に表示された本件定置網から外れていると思い、本件定置網に設置されたブイに気付かず、予定針路線に沿って航行したことから、本件定置網の垣網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面上で、予定針路線が、実際には、本件定置網の垣網の上を通過するように示されていたことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、本件定置網を見たことがなかったので、本船が本件定置網に設置されたブイの付近を航行したものの、本件定置網に設置されたブイに気付かず、垣網の存在を認識できなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、浜金谷港南西方沖を南進中、船長が、予定針路線がGPSプロッターの画面上に表示された本件定置網から外れていると思い、本件定置網に設置されたブイに気付かず、予定針路線に沿って航行したため、本件定置網の垣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>
<p><b>参考</b></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>・航行中は、十分な見張りを行い、定置網設置区域に接近しないよう、注意して航行すること。</li> <li>・GPSプロッターの目的地航法を使用する際に、その機能の特性を熟知し、過信することなく、航行の補助として使用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

