

船舶事故等調査報告書

平成27年5月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014横第110号
事故等種類	定置網損傷
発生日時	平成26年8月6日 04時30分ごろ
発生場所	千葉県南房総市小浦漁港西方沖 小浦港西防波堤灯台から真方位264° 1.2海里付近 (概位 北緯35°04.69' 東経139°48.77')
事故等調査の経過	平成26年8月8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	作業船 ^{かいえい} 海栄丸、8.5トン
船舶番号、船舶所有者等	242-9679静岡、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 ワイヤロープの被覆材に剝離
事故等の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、岩手県大槌漁港に回航する目的で、船首約0.9m、船尾約1.5mの喫水により、平成26年8月5日08時30分ごろ静岡県御前崎港を出港し、神奈川県湘南港に寄港した後、6日02時00分ごろ、航行を再開した。 船長は、東京湾口において、大型船を避航しているうちに東京湾に入り、GPSプロッター画面に位置情報が表示されず、船位が分からなくなったので、03時00分ごろ、主機を中立運転として漂泊を始めた。 本船は、南西の風に圧流され、04時30分ごろ、定置網区画に進入した。 船長は、家族を介して海上保安庁に118番通報した。 本船は、定置網設置業者が所属する漁業協同組合のダイバーによって定置網のロープから解放された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視程 約10km 海象：波向 南西、波高 約2m、潮汐 下げ潮の中央期 千葉県南房総市には、波浪注意報が発表されていた。
その他の事項	本船には、GPSプロッターのほかレーダー1台が装備され、海図も備え付けられていた。 船長は、GPSプロッターの取扱方法をおおむね理解していた。 船長は、日出後に千葉県の太平洋側の港に入るつもりで、夜間の航行を続けていた。

	<p>船長は、他の船舶が接近したらすぐに移動できるよう錨泊せずに漂泊し、明るくなってから航行を開始するつもりであった。</p> <p>船長は、定置網区画に進入する直前、至近に標識灯の灯火を視認し、離れようとクラッチを操作したところ、船体に衝撃を感じてクラッチを戻した。</p> <p>本船は、船長が修理業者にGPSプロッターの修理を行わせたところ、アンテナの線が破断していたことが判明した。</p> <p>船長は、事故後、単独で長時間操船して本事故を起こしたので、横須賀港付近で休息を取るべきだったと思った。</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>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、東京湾口において、船長が、GPSプロッターからの位置情報が得られなくなり、船位を確認せずに漂泊を開始したことから、南西の風に圧流されて定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長が、漂泊中にレーダー等を使用して船位を確認していれば、陸岸に接近していることが分かり、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>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が東京湾口において、船長が、GPSプロッターからの位置情報が得られなくなり、船位を確認せずに漂泊を開始したため、南西の風に圧流されて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>
<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"> ・レーダーの取扱いに習熟すること。 ・単独で、長時間操船する場合は、途中で休息をとること。