

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神第155号
事故等種類	定置網損傷
発生日時	平成26年8月1日 00時00分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市舞鶴港第3区の博奕岬 ^{ぼくち} 南南西方沖 博奕岬灯台から真方位208° 1,300m付近 (概位 北緯35°32.24' 東経135°20.08')
事故等調査の経過	平成26年12月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート ^{バーディー} Birdie、5トン未満（長さ7.47m）
船舶番号、船舶所有者等	250-30003京都、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 垣網に破損
事故等の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、舞鶴市舞鶴港北北東沖の沓島（小島）北方沖での釣りを終え、舞鶴港第3区のマリーナへ向けて帰航していた。</p> <p>船長は、夜間航行が初めてであったので、GPSプロッターの過去の航跡を見ながら航行し、博奕岬を通過して南進した。</p> <p>本船は、平成26年8月1日00時00分ごろ、‘博奕岬南南西方沖に設置された定置網’（以下「本件定置網」という。）の垣網に接触して停止した。</p> <p>船長は、機関の操縦レバーを中立とした後、マリーナ及び海上保安庁に事故の発生を連絡した。</p> <p>本件定置網の所有者は、海上保安庁から連絡を受け、日出後、本件定置網に行き、本船のプロペラから垣網を取り除いた。</p> <p>船長は、本船が航行可能であったので、自力でマリーナへ帰った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約5～6m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～約2.0m、潮汐 低潮時、潮高 約22cm</p> <p>月没時刻：7月31日21時07分ごろ</p>
その他の事項	<p>本船のGPSプロッターは、魚群探索画面とプロッター画面との二分割で表示される設定となっており、プロッター画面は、広域で表示され、本事故発生場所付近を通る舞鶴港から同港北方に至る航跡が残されていた。</p> <p>船長は、昼間における本事故発生場所付近の航行経験が約5～6回</p>

	<p>あり、浮きや標識灯を見ていたので、本件定置網が設置されていることを知っていた。また、ふだん、昼間に航行する際は、目視によることとしており、GPSプロッターは船位を確かめるための補助として使用していた。</p> <p>船長は、GPSプロッターの操作に慣れていなかった。</p> <p>船長は、本件定置網に接触するまで本件定置網に設置された標識灯（太陽電池式）の灯光に気付かなかった。</p> <p>本件定置網の所有者は、本事故当時、本件定置網の漁業区画北西角付近に設置されていた同標識灯が、正常に点灯していたことを確認した。</p> <p>船長は、海図、航海用の参考図等を所持していなかった。</p> <p>船長は、GPSプロッターに表示された航跡のとおり航行すれば、支障なく航行できると思い、その航跡上を航行していた。</p> <p>船長は、本事故後、GPSプロッターに表示された航跡が本件定置網の近くを通っていることが分かった。</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>なし</p> <p>本船は、博奕岬南南西方沖を南進中、船長が、GPSプロッターの画面に表示された航跡どおりに航行すれば、支障なく航行できるものと思い、同画面を見ることに意識を集中し、前方の見張りを行っていなかったことから、本件定置網の標識灯に気付かず、本件定置網に接触し、垣網が損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、昼間における本事故発生場所付近の航行経験があり、本件定置網が設置されていることを知っていたものの、夜間航行が初めてであったことから、GPSプロッターの画面に意識を集中していたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの画面が広域で表示されていたことから、本件定置網に寄って航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、博奕岬南南西方沖を南進中、船長が、GPSプロッターの画面に表示された航跡どおりに航行すれば、支障なく航行できるものと思い、同画面を見ることに意識を集中し、前方の見張りを行っていなかったため、本件定置網の標識灯に気付かず、本件定置網に接触し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"> ・GPSプロッターのみに頼らず、目視により見張りを行い、航路標識などを見て船位を確認すること。

	<ul style="list-style-type: none">・GPSプロッターの操作を習得し、表示レンジを適切な状態に切り替えて使用すること。・夜間航行を行う際は、昼間の航行時に海図、航海用の参考図等とGPSプロッターとを照らし合わせ、GPSプロッター上で定置網等の危険区域を確かめておくこと。
--	--