

## 船舶事故調査報告書

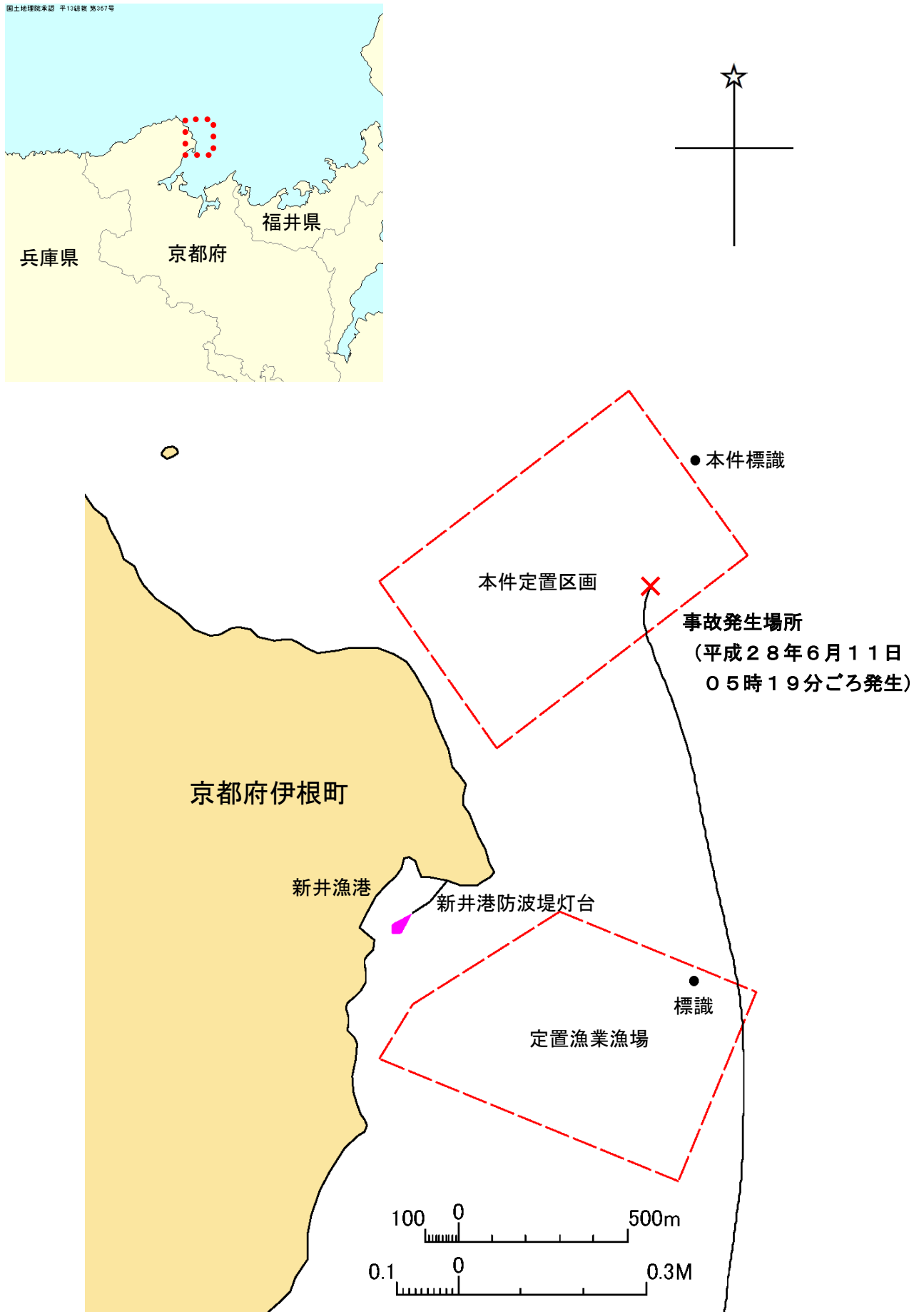
平成29年4月27日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年6月11日 05時19分ごろ
発生場所	京都府伊根町新井漁港北東方沖 新井港防波堤灯台から真方位036°1,200m付近 （概位 北緯35°42.1′ 東経135°18.8′）
事故の概要	プレジャーボートVIKTORIYAは、北進中、定置網に乗り揚げた。 VIKTORIYAは、船長及び同乗者が負傷し、プロペラの曲損等を生じ、また、定置網は、囲い網の切損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年6月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 VIKTORIYA、3.4トン 250-51032京都、協同組合グッドウィル 9.33m (Lr) × 2.54m × 0.89m、FRP ディーゼル機関、180.20kW、平成16年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58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11年8月6日 免許証交付日 平成25年11月1日 （平成31年8月5日まで有効） 同乗者 男性 73歳
死傷者等	重傷 2人（船長及び同乗者）
損傷	本船 プロペラ、プロペラシャフト、プロペラシャフトブラケット及び舵軸に曲損、船底に擦過傷 定置網 囲い網に切損、ワイヤロープの被膜に剝離
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：04時42分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣りの目的で、平成28年6月11日05時00分ごろ京都府京丹後市 <small>きょう</small> 経ヶ岬西方沖の釣り場に向けて京都府宮津市所在のマリーナを出発した。 本船は、船長が、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当た

	<p>り、新井漁港北東方沖を約23ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北進中、前方に黄色の浮子を認め、右舵を取ったものの、05時19分ごろ定置網（以下「本件定置網」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本件定置網所有者の漁船は、操業の目的で本件定置網に向かっていったところ、05時30分ごろ本件定置網に乗り揚げている本船を認めた。</p> <p>本件定置網所有者の漁船の乗組員は、本船に近づいて声を掛けたものの返事がなかったため、本船に乗り込んだところ、操舵室内で乗船者1人が床に横たわり、もう1人の乗船者が壁にもたれているところを認め、本件定置網所有者に連絡した。</p> <p>本件定置網所有者から119番通報を受けて新井漁港に到着した救急隊員は、本件定置網所有者の漁船に同乗して本船に向かい、船長及び同乗者を救出した。</p> <p>船長及び同乗者は、本件定置網所有者の漁船で新井漁港に移送された後、救急車により病院に搬送され、船長が中心性頸髄損傷、同乗者が外傷性くも膜下出血等と診断された。</p> <p>本船は、本件定置網所有者によってプロペラに絡んだ囲い網が切断された後、巡視艇によってマリーナにえい航された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 GPS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件定置網は、京都府知事から免許を受けた京定第23号と称する定置漁業漁場（以下「本件定置区画」という。）内に設置され、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>本件定置網所有者は、本件定置区画の北端と東端との中央部付近の沖側に「標識灯及び旗ざお」（以下「本件標識」という。）を設置しており、旗ざおの海面からの高さ約1.7mから約2.5mの位置に、縦約0.8m、横約0.8mの赤色の旗を取り付けていた。（写真1参照）</p> <div data-bbox="671 1509 1305 1980" data-label="Image"> </div> <p>写真1 旗</p> <p>船長は、これまでに経ヶ岬西方沖の釣り場に向けて航行した経験が</p>

	<p>1回あり、その際は往路、復路共に本件標識を認めており、本事故当時も本件標識の沖側を航行しようと思っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件標識を認めていなかった。</p> <p>本船は、船長の操船場所から前方に見張りの妨げとなる構造物はなく、約23knの速力では、船首浮上は生じなかった。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターに過去の航跡が記録されていたものの、本事故当時、同プロッター画面の航跡を詳細に見ることができないレンジに設定していなかった。</p> <p>本船が備えていたGPSプロッターの製造会社の情報によれば、同プロッターには本件定置区画の位置情報が入力されていた。</p> <p>本船よりも約10分早くマリーナを出発したプレジャーボートの船長は、本事故海域付近を航行中、本件標識を認めていなかった。</p> <p>本件定置網所有者は、船長及び同乗者が救出された後、本件標識が所定の場所に存在していることを確認した。</p>
<p><b>分析</b></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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、新井漁港北東方沖を北進中、船長が、GPSプロッターで本件定置区画の位置を確認していなかったことから、本件定置網に向けて航行していることに気付かず、至近で本件定置網の浮子に気付いて右舵を取ったものの、本件定置網の囲い網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件標識を認めてから本件標識の沖側を航行しようと思い、GPSプロッターで船位の確認をしていなかったものと考えられる。</p> <p>船長が、本事故当時、本件標識を認めていなかった状況については、明らかにすることができなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、新井漁港北東方沖を北進中、船長が、GPSプロッターで本件定置区画の位置を確認していなかったため、本件定置網に向けて航行していることに気付かず、至近で本件定置網の浮子に気付いて右舵を取ったものの、本件定置網の囲い網に乗り揚げ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>・GPSプロッターを適切なレンジで使用し、定置網設置海域等に接近しないよう航行すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 GPS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位	
	北緯 (° -')	東経 (° -')
05:10:00	35-38.7982	135-18.1927
05:10:20	35-38.8984	135-18.2949
05:10:40	35-39.0004	135-18.3945
05:11:00	35-39.1112	135-18.4819
05:11:20	35-39.2312	135-18.5496
05:11:40	35-39.3608	135-18.5782
05:12:00	35-39.4904	135-18.6077
05:12:20	35-39.6180	135-18.6479
05:12:40	35-39.7460	135-18.6921
05:13:00	35-39.8740	135-18.7322
05:13:20	35-40.0022	135-18.7723
05:13:40	35-40.1310	135-18.8003
05:14:01	35-40.2671	135-18.8294
05:14:20	35-40.3907	135-18.8604
05:14:40	35-40.5203	135-18.8930
05:15:00	35-40.6455	135-18.9334
05:15:20	35-40.7764	135-18.9586
05:15:40	35-40.9079	135-18.9723
05:16:00	35-41.0391	135-18.9929
05:16:20	35-41.1692	135-19.0091
05:16:40	35-41.3020	135-19.0118
05:17:00	35-41.4335	135-19.0017
05:17:20	35-41.5621	135-18.9687
05:17:40	35-41.6913	135-18.9346
05:18:00	35-41.8200	135-18.9012
05:18:20	35-41.9432	135-18.8475
05:18:40	35-42.0666	135-18.8262
05:18:47	35-42.0737	135-18.8297
05:19:29	35-42.0707	135-18.8317
05:20:24	35-42.0707	135-18.8317

※船位は、操縦席前方のGPSプロッターに内蔵されたアンテナの位置である。