

船舶事故調査報告書

令和3年6月16日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚（定置網）
発生日時	令和元年9月22日 15時20分ごろ
発生場所	茨城県日立市会瀬港東方沖 会瀬港防波堤灯台から真方位095° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯35° 34.3′ 東経140° 42.5′）
事故の概要	プレジャーボートモンフレール2は、南進中、定置網に乗り揚げた。 モンフレール2はプロペラシャフトの破断等が、定置網はアンカーロープの破断等がそれぞれ生じた。
事故調査の経過	令和元年9月27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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 モンフレール2、16トン 235-29943東京、株式会社利根川産業 11.60m（Lr）×4.30m×2.15m、FRP ディーゼル機関2基 632.53kW（合計）、平成5年4月
乗組員等に関する情報	船長 73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6年4月28日 免許証交付日 令和1年10月30日 （令和6年8月12日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラシャフトに破断、推進器に脱落、主機に濡れ損（全損） 定置網 アンカーロープに破断、フロートに破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約2m
事故の経過	本船は、船長が単独で乗り組み、知人2人を乗せ、令和元年9月22日13時00分ごろ回航の目的で、茨城県大洗港に向けて福島県いわき市江名港を出港した。 船長は、回航中、知人の提案で釣りをすることとし、GPSプロッ

	<p>ターで表示された水深30m付近まで陸岸に寄って南下した。</p> <p>船長は、15時20分ごろ、茨城県日立市会瀬港東方沖の水深30m付近を陸岸に沿って約18ノットの対地速力で南下中、船尾に強い衝撃を受けて停止した。</p> <p>本船は、船長が、定置網（以下「本件定置網」という。）に乗り揚げたことに気付いて118番通報を行った後、すぐに船尾プロペラシャフト貫通孔から浸水が始まり、16時20分ごろ沈没した。</p> <p>船長及び同乗者1人は、航行中の遊漁船に、また、もう1人の同乗者は、海上保安庁のヘリコプタにそれぞれ救助された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、茨城県沖を航行する場合、ふだん、水深約100m付近を航行していたので、会瀬港東方沖に設定された漁場区域及び本件定置網の存在を知らず、また、知人の提案を受けるまで、陸岸に近寄って航行するつもりがなかった。</p> <p>船長は、ふだん、事前に、所属マリナーで、航行予定海域の水路調査を行っていたが、知人の提案を受けるまで、沖合を航行するつもりでいたので、陸岸寄りの水路調査を行っていなかった。</p> <p>船長は、本事故後、目視及びレーダーで、前路を見張っていたものの、レーダーが旧式であったことと、高波の影響で本件定置網の漁具等を確認できなかったと思った。</p> <p>本件定置網は、海図W1097号に「漁網あり」と記載されていたものの、本船搭載のGPSプロッターが旧式で、海岸線のデータのみが表示され、画面を拡大しても本件定置網が表示されなかった。</p> <p>本件定置網は、4秒に1点滅の黄色灯火、80cm²の赤旗が設置された高さ約6mの標識が7か所に設置されていた。</p> <p>本件定置網の漁場区域の情報は、インターネット上で海上保安庁のCeisNet（大規模流出油関連情報）等で提供されていた。</p> <p>乗船者は、全員、救命胴衣を着用していた。</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>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、波高約2mの状況下、水路調査を行っていない会瀬港東方沖を南進中、船長が、前路の本件定置網を知らずに航行を続けたことから、本件定置網のアンカーロープに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、目視及びレーダー画面を見ていたことから、前路の障害物を確認できると思い、航行を続けたものと考えられる。</p> <p>本件定置網が映らなかったのは、レーダーが旧式であったこと及び高波の影響があったことによるものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、波高約2mの状況下、水路調査を行っていない</p>

	<p>会瀬港東方沖を南進中、船長が、前路の本件定置網を知らずに航行を続けたため、本件定置網のアンカーロープに乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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">・ 船長は、事前の水路調査を行っていない陸岸に近い海域をはじめて航行する場合、インターネット等を活用して水路情報の入手に努めること。

付図1 事故発生場所概略図

