

船舶事故調査報告書

令和5年8月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	定置網損傷
発生日時	令和4年11月6日 08時32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260° 1.1海里付近 (概位 北緯35°04.6′ 東経139°48.9′)
事故の概要	プレジャーボート ^{グランドクニ} Grand Kuniは、漂流中、定置網に進入し、同定置網が損傷した。
事故調査の経過	令和5年2月8日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート Grand Kuni、18トン
船舶番号、船舶所有者等	235-56545茨城、張替鉄筋工業株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	本船 船尾船底部外板に擦過傷、左舷船尾フラップの曲損 定置網 道網の固定ロープに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約2.3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 南西流約0.3ノット
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人4人を乗せ、釣りの目的で神奈川県横浜市のマリーナを出航し、小浦漁港西方沖に到着した後、自動船位保持機能（GPSの位置情報を基にバウスラスト及び両舷機を連動させて船位を保持する機能）を起動して船首を北方に向けた状態で漂流しながら釣りを行っていた。</p> <p>船長は、本船の周囲にブイがあることに気づき、フライングブリッジに戻ったところ、自動船位保持機能が解除されており、本船が風潮流によって南方に流され、‘小浦漁港西方沖に敷設された定置網’（以下「本件網」という。）に進入したことを知り、船体と推進器の間に入った本件網の道網を外そうと後進したところ、本件網を損傷した。</p> <p>船長は、両舷機が停止したので、自力で離脱するのは困難と判断して118番通報を行い、本船は、本件網を管理している漁業協同組合の漁船によって本件網からの離脱作業が行われたのち、自力航行して小浦漁港に入港した。</p> <p>船長は、釣り場に到着した際には南方に本件網を認めたが、自動船位保持機能が起動して同機能の動作が安定していたので、短時間であればフライングブリッジから離れても支障はないと思い、船尾デッキに移動して知人の釣り糸の絡みを解いていた。</p>

	<p>船長は、本船を令和4年10月ごろに購入した後、自動船位保持機能を起動直後に風潮流の影響でバウスラストの作動が激しくなって同機能の動作が安定しないまま解除されたことがあったので、本事故後、販売店に報告したところ、販売店を經由して本船の建造会社が元の場所に戻る精度を上げるように同機能のソフトウェアを修正する予定である旨の連絡を受けた。</p> <p>船長は、自動船位保持機能の動作が安定すると解除されずに数時間使用し続けられることを経験していたが、本事故時のように同機能の動作が安定した後に、船位保持の限界を超えると同機能が自動的に解除されることを知らなかった。</p> <p>販売店担当者によれば、本船は、建造会社の取扱説明書が付いていたが、別の会社が製造した自動船位保持機能の取扱説明書がなかったため、購入の際、船長に同機能の操作方法に対する説明を実地で行った。なお、実地のときに同機能が自動的に解除される場合が発生しなかったため、自動的に解除されることを伝えていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.5mであった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、自動船位保持機能を起動して漂流中、船位保持の限界を超えると同機能が解除されることを知らなかった船長が、短時間であれば支障はないと思い、フライングブリッジから離れたことから、同機能が解除されて南方への風潮流に流されて気付かないうちに、本件網に進入し、本件網を損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、購入の際、販売店担当者から自動船位保持機能の操作方法に対する実地を受けたが、自動的に解除されることを伝えられていなかったことから、同機能が解除されることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>販売店担当者は、船長に同機能の操作方法に対する説明を実地で行ったときに同機能が自動的に解除される場合が発生しなかったため、自動的に解除されることを伝えていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、自動船位保持機能を起動して漂流中、船位保持の限界を超えると同機能が解除されることを知らなかった船長が、短時間であれば支障はないと思い、フライングブリッジから離れたため、同機能が解除されて南方への風潮流に流されて気付かないうちに、本件網に進入したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、自動船位保持機能を起動している場合、ブリッジを無人としないこと。 ・ 船長は、漂流中であってもGPSプロッター等の航海計器を活用して船位の確認を行うこと。 ・ 船長は、自動船位保持機能を起動している場合には、船位保持の

限界を超えると同機能が自動的に解除されることを認識すること。

- ・ 自動船位保持機能を製造する会社は、取扱説明書を船舶所有者に提供すること。
- ・ 販売店は、自動船位保持機能の取扱説明書がない場合、同機能の操作方法について、船舶所有者に十分な説明を行うこと。