

船舶事故調査報告書

平成28年1月21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（定置網）
発生日時	平成27年8月13日 15時15分ごろ
発生場所	千葉県富津市 ^{はまかなや} 浜金谷港南西方沖 金谷港第1防波堤灯台から真方位242°1,220m付近 （概位 北緯35°09.6′ 東経139°48.5′）
事故の概要	プレジャーボート ^{クリエイター} Creatorは、北北西進中、ロープ等がプロペラに絡み、航行不能となった。 Creator は、船底に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月14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。 原因関係者からの意見聴取手続きを行った。
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 Creator、3.8トン 235-49579神奈川、神奈川トヨタ商事株式会社（船舶所有者）、湘南サニーサイドマリーナ株式会社（船舶借入人） 7.07m (Lr) × 2.83m × 1.47m、軽合金 ディーゼル機関、124.00kW、平成23年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年7月17日 免許証交付日 平成27年7月17日 （平成32年7月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船底に擦過傷等 定置網 垣網及び浮子の破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 4 海象：波向 南西、波高 約0.5m 千葉県富津市には、8月13日04時40分に雷注意報が発表され、本事故時も継続していた。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、親族3人及び知人2人（以下「同乗者」という。）を乗せ、神奈川県横須賀市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）から平成27年8月13日12時00分

	<p>ごろ出航した。</p> <p>船長は、本件マリーナの職員から配布された推薦航路に沿って、浜金谷港南西方沖に設置されている定置網（以下「本件定置網」という。）及び千葉県鋸南町保田漁港西方沖に設置されている定置網に注意しながら保田漁港に到着した。</p> <p>船長は、昼食を済ませた後、13時30分ごろ本件マリーナに向けて保田漁港を出港したが、到着時刻が気になり、また、風が強くなってきたので、平島西方を通過した後、本件マリーナに向けて最短距離を航行する針路とした。</p> <p>船長は、浜金谷港南西方沖において、本船を北北西進させていたところ、左舷船首方にブイ（以下「本件ブイ」という。）を認めたので主機のクラッチを中立にし、同乗者の1人と共に本件ブイの周囲を観察したものの、浮子及びロープ等を認めなかったため、同クラッチを前進に入れて微速力で続航した。</p> <p>本船は、船長が、船首方約10mのところにある浮子に気付いて主機のクラッチを中立にし、同浮子から離れようと同クラッチを後進に入れたところ、15時15分ごろ、主機が停止した。</p> <p>船長は、本件マリーナに連絡して救助を要請し、本件マリーナの職員からドライブユニットをチルトアップしてみるよう助言を受け、チルトアップしようとしたが、できなかったためプロペラに絡網したことを知り、海上保安庁に連絡して救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した本件マリーナの所属艇により、乗船者全員が救助され、本件マリーナにえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件定置網は、網の形状に沿って海面上に黄色の浮子が多数設置され、囲い網の南端部に本件ブイが、北端部、垣網の中央部及び陸側端部に本件ブイと同様のブイが、それぞれ1つずつ設置されていた。</p> <p>本件ブイは、直径約1.4mの黄色の円柱形フロートに高さ約3mのアルミニウム合金製のヤグラが取り付けられていた。</p> <p>船長は、小型船舶操縦士の免許取得後、船舶を操縦するのが初めてであり、本事故発生海域を航行した経験がなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、本船に搭載されているGPSプロッターの電源を入れていたが、その使い方が分からず、船位を確認することなく目視のみを頼りに航行しており、また、画面上に、航跡が表示されない設定になっていることを知らなかった。</p> <p>船長は、本事故時、GPSプロッター画面上に表示されていた本件定置網の概略位置の表示に気付かなかった。</p> <p>船長は、本事故時、本件定置網の垣網のアンカーロープの浮子に至近で気付いたものの、定置網の水面下の構造を知らなかったため、潮流を受けて海中に沈んでいた垣網のアンカーロープ等に気付かなかっ</p>

	<p>た。</p> <p>本事故発生場所付近には、本事故当時、北方向に流れる約0.2～0.5ノットの潮流があった。</p> <p>本船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>当委員会の報告書によれば、平成20年以降、船舶が本件定置網に接触した事例が7件あった。</p> <p>本件定置網を所有している漁業協同組合は、付近航行船舶の乗揚防止のために本件ブイと同様のブイを増設するなどの対策を講じており、また、東京湾近郊の各マリーナは、プレジャーボートの運航者に対し、本事故海域付近の定置網に関する情報提供を行っている。</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>なし</p> <p>本船は、浜金谷港南西方沖を北北西進中、船長が、GPSプロッターで船位の確認を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主機のクラッチを後進に入れたものの、本件定置網の垣網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの使い方が分からなかったことから、目視を頼りに航行したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、浜金谷港南西方沖を北北西進中、船長が、GPSプロッターで船位の確認を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主機のクラッチを後進に入れたものの、本件定置網の垣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>本事故後、船長及び運航管理会社は、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・携帯電話機に、船位や航跡を表示させることのできるアプリケーションソフトウェアを搭載し、GPSプロッターと併用する。 <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"> ・常に船位を確認し、定置網設置海域に接近しないよう注意して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

