

## 船舶事故調査報告書

平成24年12月13日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚（のり養殖施設）
発生日時	平成24年3月5日 01時16分ごろ
発生場所	愛知県南知多町日間賀島北東方沖 日間賀港第12号防波堤西灯台から真方位048° 1,400m付近 （概位 北緯34° 43.0′ 東経137° 00.6′）
事故調査の経過	平成24年3月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	巡視艇 いせゆき、149.67トン 123718、国土交通省 30.50m (Lr) × 6.30m × 3.35m、軽合金 ディーゼル機関2基、3,530kW（合計）、昭和56年1月19日
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成22年3月16日 免状交付年月日 平成22年3月16日 免状有効期間満了日 平成27年3月15日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷プロペラボス端部のアルミ陽極脱落、取付けボルトに曲損 のり養殖施設 のり網及びガイドロープ切断
事故の経過	本船は、船長ほか8人が乗り組み、愛知県田原市伊良湖港において、船首約1.6m、船尾約2.8mの喫水で待機中、第四管区海上保安本部から、衣浦海上保安署管内の日間賀島東方沖の大磯付近に乗り揚げた船舶（以下「A船」という。）の救助及び調査に向かうよう指示を受け、平成24年3月5日00時40分ごろ伊良湖港を出港した。 本船は、01時00分ごろ、大磯の南東方沖に到着したが、A船が見当たらず、A船乗組員との携帯電話による通話でA船が自然離礁した後、西方向に漂流中であることを聞いたので、探照灯を使用しながら南知多町所在の尾張大磯灯標の東方沖を通過し、左回頭して日間賀島北東方沖を西進した。

	<p>本船の電子海図は、本事故発生日の約2週間前に整備され、伊良湖水道付近の鳥羽海上保安部管内の陰礁及び定置網等の設置場所の情報については、入力済みだったが、衣浦海上保安署管内については未入力であった。</p> <p>船長は、日間賀島北東方沖を航行中、電子海図を確認し、所属の担当区域内には定置網等のマークが表示されていたが、日間賀島北東方沖の海域にはマークがなかったため、航行に支障がないものと思っていた。</p> <p>船長は、前方、左舷、レーダーに各見張り員を配置し、電子海図を確認しながら操船指揮を行って航行中、左舷見張りを行っていた乗組員が左舷至近に網を発見したが、01時16分ごろ、本船が、のり養殖施設に乗り揚げ、両舷プロペラ軸に絡網した。</p> <p>本船が、のり養殖区画内に進入したことを認めた船長は、直ちに機関を停止して点検を行い、浸水などはなかったことから航行を続け、右舷機のみを使用して伊良湖港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東、風速 約15m/s、視程 約10km以下 海象：波高 約1～1.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>日間賀島北方沖の海域には、南北方向に約1km、東西方向に約2kmの範囲内に約90m×約25mを1区画とするのり網が94区画設置されていた。区画全体の隅にはのり網設置を表示するための灯火付きのブイが設置されていた。</p> <p>本船は、鳥羽海上保安部所属の巡視艇であり、本船の担当区域は伊良湖水道付近であり、衣浦海上保安署管内の海域を航行したことがなかった。</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、日間賀島北東方沖において、A船の救助及び調査に向かった際、船長が、電子海図を確認しながら航行していたが、担当区域内には定置網等のマークが表示されていたものの、日間賀島北東方沖には電子海図に定置網等のマークが表示されていなかったため、支障がないものと思って航行を続けていたことから、のり養殖施設に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、担当区域と同様に日間賀島北東方沖の定置網等の情報が電子海図に入力されており、定置網等のマークが表示されるものと思っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、日間賀島北東方沖において、A船の救助及び調査に向かった際、船長が、電子海図を確認しながら航行していたが、担当区域内には定置網等のマークが表示されていたものの、日</p>

	間賀島北東方沖には電子海図に定置網等のマークが表示されていなかったため、支障がないものと思って航行を続けていたため、のり養殖施設に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 管轄区域外を航行する際、電子海図の状況を含め水路調査を適切に行うこと。</li></ul>