

船舶事故調査報告書

平成25年4月4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	定置網損傷
発生日時	平成24年2月3日 16時10分ごろ
発生場所	高知県奈半利町奈半利港南方沖 奈半利港東防波堤灯台から真方位190° 2,000m付近 （概位 北緯33° 24.3′ 東経134° 01.0′）
事故調査の経過	平成25年1月10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	漁船 第一 ^{ほくと} 北斗丸、19.84トン KO2-6925（漁船登録番号）、株式会社北斗（A社） 14.95m (Lr) × 3.68m × 1.48m、FRP ディーゼル機関、455kW（動力漁船登録票による）、昭和56年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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8年2月1日 免許証交付日 平成23年11月15日 （平成28年11月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 バルバスバウ上部に破口 定置網 道網に損傷
事故の経過	本船は、船長ほか7人が乗り組み、平成24年2月3日16時00分ごろ奈半利港を出港し、和歌山県串本市潮岬南方のまぐろはえなわ漁の漁場に向かい、船長が、操舵室上部の見張り場所で遠隔管制器による手動操舵に就き、防波堤入口付近を通過したのち、奈半利港沖の定置網の位置などを知っていたので、見張り場所から操舵室に降り、GPSプロッターに入力していた予定通過地点のマークに向ける針路に定めて自動操舵とし、レーダーを6海里レンジとして作動させ、約5ノットの速力で南南西進した。 船長は、操舵室で立って見張りを行い、GPSプロッターに入力されたマークに向ける針路としたので、左舷側にある定置網に接近することはないと思い、右舷前方に前路を左方に横切る態勢で南東進中の

	<p>大型の漁船に注意を向けて航行した。</p> <p>本船は、右舷側から風潮流を受けて左方に圧流されながら南南西進中、16時10分ごろ奈半利港南方2,000m付近において、船体が振動するとともに速力が低下したので、船長が、機関を停止して周囲を見渡したところ、右舷側に竹竿が立っているのを見て定置網の中に進入したことに気付いた。</p> <p>船長は、本船のバルバスバウが定置網のワイヤに引っ掛かっていたので、機関を後進にかけてワイヤから離れたのち、乗組員にプロペラの状況を潜水調査させたところ、プロペラに漁網などが絡んでいなかったため、漁網は損傷していないと思い、A社に状況を連絡して漁場に向かった。</p> <p>本船は、漁場に向けて航行中、冷凍機が故障したので、修理のために奈半利港に入港した際、バルバスバウ上部に破口を発見し、定置網のワイヤに引っ掛かったときに生じたものであることが分かった。</p> <p>定置網は、道網の先端部分に損傷が生じた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、うねり なし、潮汐 下げ潮の初期、潮流 南東流</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約40年間、まぐろはえなわ漁船に乗船していたので、奈半利港へは何度も入港したことがあったが、平成11年10月に本船へ乗船してからは、本事故前日の2月2日午前中に機関の修理のために同港に入港したのが初めてであった。</p> <p>本船が進入した定置網は、奈半利港の南方約2,000mの所に設置されており、定置網の身網が北西から南東方に設置され、身網から南西方向に道網が延びており、身網の両端と道網の南西端に竹竿を立てた標識を取り付け、夜間は灯火が点灯するようになっていた。また、道網には、浮き玉が多数取り付けられており、道網の南西端付近が損傷していた。</p> <p>船長は、操舵室上部の見張り場所と比べ、操舵室からは前方にいる船舶は視認できるものの、船首によって前方の海面が見えづらいので、ふだんは側方の窓から顔を出して前方の見張りを行っていたが、本事故当時には側方の窓から顔を出して前方の確認を行っていなかった。</p> <p>本船のGPSプロッターには、奈半利港に入出港する際の予定通過場所に三角形のマークが入力されており、また、本事故前日の奈半利港入港時の航跡が残っていたが、同プロッターが操舵室下段の船員室に設置されていたので、針路を定めて自動操舵としたのちは、同プロッターにより船位の確認を行っていなかった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり</p> <p>本船は、奈半利港南方沖を自動操舵により南南西進中、船長が、右舷前方の漁船に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、右舷側から風潮流を受けて左方に圧流され、左舷側にある定置網に接近していることに気付かず、同定置網に進入して道網を損傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、奈半利港南方沖を自動操舵により南南西進中、船長が、右舷前方の漁船に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったため、右舷側から風潮流を受けて左方に圧流され、左舷側にある定置網に接近していることに気付かず、同定置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>参考</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"> ・ 定置網などの設置海域を航行する船舶は、見張りを厳重に行い、漁具の標識などを見落とさないようにするとともに、できる限り定置網などの設置場所から離れて航行すること。 ・ 自動操舵で航行する場合には、風潮流により圧流されることを考慮した針路に設定すること。