

船舶事故調査報告書

平成25年8月1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	養殖施設損傷
発生日時	平成24年12月25日 19時20分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市大島大向西方沖 気仙沼市所在の浦の浜港田尻防波堤灯台から真方位199°1,160m付近 (概位 北緯38°51.3′ 東経141°36.1′)
事故調査の経過	平成25年1月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 翔英丸、14トン ON2-0877（漁船登録番号）、個人所有 14.95m (Lr) × 4.12m × 1.67m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数150、平成14年2月16日
乗組員等に関する情報	船長 男性 55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 昭和57年8月4日 免許証交付日 平成20年2月25日 (平成25年11月10日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ曲損、クラッチ損傷 養殖施設 養殖筏及び浮子破損、アンカーロープ折損
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、雪によって視界が制限された状況下、船長が、気仙沼市黒崎島西方沖を通過して気仙沼湾の西湾に入る際、レーダー及びGPSプロッターによって船位を確認したのち、気仙沼市気仙沼港に向け、約2～3ノットの対地速力として手動操舵で北北西進した。 船長は、本船が気仙沼湾の西湾に入ったのち、主機及び操舵装置のリモコンを持ち、操舵室を出て乗組員全員で操舵室の上部に上がり、乗組員に対して目視による見張りを行うように指示し、自らも目視による見張りを行っていた。 船長は、レーダー及びGPSプロッターによる船位の確認を行っておらず、リモコンを使用して同じ速力で航行中、平成24年12月2

	<p>5日19時20分ごろ、大島大向西方沖において、船首方の見張りを行っていた乗組員から浮子が見える旨の報告を受けて周囲を確認したところ、本船がわかめ養殖施設に進入していることを確認した。</p> <p>本船は、船長が、機関を後進にかけ、わかめ養殖施設から抜け出そうとしたが、プロペラに同養殖施設のアンカーロープなどが絡まって航行不能となった。</p> <p>船長は、海上保安庁に救助を要請したのち、手配した引船により、わかめ養殖施設から引き出され、気仙沼港にえい航された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雪、風向 西北西、風速 約3.9m/s（最大瞬間風速約8.1m/s）、視程 約100m以下</p> <p>海象：潮汐 低潮時、波高 約1～1.5m</p> <p>気仙沼市には12月25日13時10分に風雪注意報が発表され、本事故発生当時は継続中であった。</p>
その他の事項	<p>本船は、例年8～12月の間、気仙沼港において水揚げを行っていた。</p> <p>船長は、気仙沼湾内を航行する際、ふだんから操舵室の上部に上がり、遠隔操縦のリモコンを使用して操船を行っていた。</p> <p>船長は、本事故発生場所にわかめ養殖施設が設置されていることを知っていたが、本船のGPSプロッターには、同養殖施設の場所が入力されていなかった。</p> <p>船長は、本事故発生当時、わかめ養殖施設の浮標灯を確認できなかった。</p> <p>わかめ養殖施設は、本事故発生当時、浮標灯を点灯していた。</p> <p>船長は、夜間、降雪状態の海域を航行するのが初めてであった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし あり <p>本船は、雪によって視界制限状態となった大島大向沖を北北西進中、船長が、目視による見張りを行っていたことから、わかめ養殖施設に気付かず、同養殖施設に進入して損傷したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、雪によって視界制限状態となった大島大向西方沖を北北西進中、船長が、目視による見張りを行っていたため、わかめ養殖施設に気付かず、同養殖施設に進入したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・視界制限状態の海域を航行する際は、目視だけではなく、レーダー及びGPSプロッターを使用して船位の確認を行うこと。 ・養殖施設の設置場所は、あらかじめレーダーやGPSプロッターに入力しておくこと。