

船舶事故等調査報告書

平成25年5月30日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012長第98号
事故等種類	定置網損傷
発生日時	平成24年12月21日 19時05分ごろ
発生場所	長崎県平戸市生月港 生月港島防波堤A南灯台から真方位070°280m付近 (概位 北緯33°23.3′ 東経129°26.3′)
事故等調査の経過	平成24年12月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	引船 <sup>ゆみはり</sup> 弓張丸、195トン 140740、佐世保重工業株式会社（船舶所有者）、佐世保マリン・アンド・ポートサービス株式会社（運航者）
乗組員等に関する情報	船長、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 船体中央部から船尾にかけて船底、ビルジキール及びコルトノズルの塗装剝離 定置網 道網、身網、側張ロープ等が切断
事故等の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、船首約2.6m、船尾約3.8mの喫水で生月港内を真方位090°の針路、約5ノットの対地速力として出航中、平成24年12月21日19時05分ごろ同港島防波堤の東方に敷設された定置網（以下「本件定置網」という。）に乗り入れた。 船長は、衝撃を感じて機関を停止し、作業灯及び探照灯を点灯して調査したところ、本件定置網に乗り入れたことが判明したので、本件定置網に本船を係留の上、運航者に本事故発生を連絡した。 本船は、翌22日午前、潜水調査を行ったところ、推進器には何も巻き込んでいなかったため、来援した作業ボート等で本件定置網から引き出され、航行を再開した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南東、風速 約12m/s、視界 不良 海象：波向 南東、波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の末期
その他の事項	船長は、過去に生月港への入港経験が約5回あり、また、地元の出身でもあり、本件定置網の設置状況をよく承知していた。 船長は、本事故発生当日18時45分ごろ生月港に入港したとき、本件定置網に設置された標識灯が点灯していることを確認していた。 船長は、本事故発生当時、雨を船首方向から受ける状況で視界が悪く、機関部員を在橋させて探照灯で前方を照射させていたものの、先

	<p>の方までは見えず、また、うねりのため、本件定置網の浮子等がレーダーで確認できず、本件定置網の設置場所を見失ったが、同定置網の設置状況を認識しているので航行できると思い、航行を続けた。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>本船は、視界不良の生月港内を東進中、船長が本件定置網の設置場所を見失った状態で航行を続けたことから、同定置網に進入して損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件定置網が目視及びレーダーで確認できなかったが、同定置網の設置状況を認識しているので航行できると思い、航行を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、視界不良の生月港内を東進中、船長が本件定置網の設置場所を見失った状態で航行を続けたため、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><b>参考</b></p>	<p>船長は、本事故後、同種事故の再発防止のため、次のような点に留意することとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 不慣れな港への出入港に当たっては、事前に海図などで障害物の有無を調査する。</li> <li>・ 航行経路を検討し、必要ならレーダー等にマークしておく。</li> <li>・ 入出港時、船橋に一等航海士を配置し、見張りを強化する。</li> <li>・ 視界不良時は、入出港を断念又は延期する。</li> </ul>