

船舶事故調査報告書

平成26年11月6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	定置網損傷
発生日時	平成26年6月23日 11時40分ごろ
発生場所	北海道大樹町大樹漁港北東方沖 大樹町所在の大樹港西防波堤灯台から真方位060° 4.2海里 (M) 付近 (概位 北緯42°30.5′ 東経143°30.7′)
事故調査の経過	平成26年7月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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	港湾業務艇 ふよう、10トン 210-51399 北海道、国土交通省 13.00m (Lr) × 3.48m × 1.64m、FRP ディーゼル機関、421.00kW、昭和57年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年4月6日 免許証交付日 平成23年3月22日 (平成28年4月5日まで有効) 甲板員A 男性 69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53年4月21日 免許証交付日 平成23年3月14日 (平成28年10月8日まで有効) 甲板員B 男性 71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52年4月8日 免許証交付日 平成24年3月12日 (平成29年7月16日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 推進器翼に曲損等 定置網 手網のロープ切断等
事故の経過	本船は、船長、甲板員A及び甲板員Bが乗り組み、北海道豊頃町大

	<p>津漁港の港湾施設の点検業務を終え、広尾町十勝港へ向け、針路約170°～180°（真方位、以下同じ。）、対地速力約13ノットで航行した。</p> <p>甲板員Aは、甲板員Bから操船を引き継ぎ、針路を陸岸に沿って十勝港へ向く約220°とし、操舵室の舵輪の前に立って手動操舵で操船に当たり、船長は、操舵室後部右舷側の座席に、甲板員Bは、同左舷側の座席にそれぞれ腰を掛けて周囲の見張りに当たった。</p> <p>甲板員Aは、事前に船長及び甲板員Bから、大津漁港と十勝港間の大樹町大樹漁港北東方沖の沿岸に、長さ約3,200mのさけ定置網（以下「本件定置網」という。）が南東方に向けて設置されており、これを避けるために陸岸から最低でも約2.2Mの距離を離して航行するよう指示を受けていた。</p> <p>甲板員Aは、天気が良く、視界も良かったので、本件定置網を見落とすことはなく、本件定置網を目視で認めてから左転すれば、本件定置網を避航できるので、約2.2Mより少し陸岸寄りを航行しても大丈夫と思い、陸岸に向けて右転した。</p> <p>甲板員Aは、レーダー等を使用して船位の確認を行わずに航行を続けていたところ、甲板員Bから陸岸に接近し過ぎているので沖側へ向けて針路を取るよう助言を受け、沖側へ左転して針路を修正した。</p> <p>船長及び甲板員Aは、甲板員Bの助言どおり沖側へ向けて変針した後、航海計器で船位の確認を行わずに続航し、もうすぐ本件定置網が見えてくる頃と思っていたところ、甲板員Bが前方の本件定置網に気付いて大声で叫び、甲板員Aは慌てて機関を中立とし、更に後進としたが、平成26年6月23日11時40分ごろ、本船が、本件定置網に進入した。</p> <p>本船は、推進器翼に本件定置網のロープが絡んで航行不能となり、船長が携帯電話で運航会社に連絡し、運航会社が本件定置網の所有者が所属する漁業協同組合、海上保安部等に通報し、来援した漁船2隻にえい航されて大樹漁港へ入港した後、潜水士にロープを除去されて自力で十勝港へ戻った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、北海道開発局帯広開発建設部から船舶運航業務委託を受けて運航会社が運航を行っており、事前に通知された1か月分の運航スケジュールに従い、主に十勝港の港湾施設の点検業務を行っており、年に5回程度、大津漁港の点検業務も行っていた。</p> <p>本船は、ふだん、船長及び甲板員Bの2人体制で運航しており、甲板員Bの休暇時等に甲板員Aが乗り組んでいた。</p> <p>本船は、本事故当日、甲板員Bが操船に当たって十勝港を出航し、大津漁港へ向けて航行中、乗組員全員が目視で本件定置網を確認して</p>

	<p>いたが、本事故時、太陽光の海面反射と潮流の影響により、本件定置網の浮き球が見えにくい状況であった。</p> <p>本船の本事故時の喫水は、船首約0.6m、船尾約1.4mであった。</p> <p>船長は、平成21年4月から甲板員として本船に乗り組み、平成26年4月から船長職をとるようになったが、ふだん、操船を甲板員Bに任せていた。</p> <p>甲板員Aは、長年、地元の漁業協同組合の給油船等に乗り組んでいたが、主に港内操船のみであったので、航海計器を使用した経験がほとんどなかった。</p> <p>甲板員Aは、平成26年4月に運航会社へ入社し、大津漁港の点検業務に同行するのは本事故時が3回目であった。</p> <p>甲板員Bは、長年、漁船に乗り組んでいたベテランで、船長から本船の操船を任されていた。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、大樹漁港北東方沖を南西進中、甲板員Aが、本件定置網を目視で認めてから左転すれば避航できると思い、陸岸寄りを本件定置網に向けて航行したことから、本件定置網に進入したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、大樹漁港北東方沖を南西進中、甲板員Aが、本件定置網を目視で認めてから左転すれば避航できると思い、陸岸寄りを本件定置網に向けて航行したため、本件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"> ・航海計器を有効に活用して定置網や船位の確認を適切に行い、定置網設置海域に接近しないよう、十分に注意して航行すること。 ・日頃から定置網の設置場所をレーダー等にプロットして十分な距離を離して航行すること。 ・周囲の見張りを適切に行い、定置網を視認したときに変針して進入等を避けることができる速力で航行すること。