

船舶事故調査報告書

平成27年3月19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9月13日 19時21分ごろ
発生場所	山口県長門市青海島東岸沖 潮場ノ鼻灯台から真方位114° 1,720m付近 （概位 北緯34° 25.83′ 東経131° 16.19′）
事故調査の経過	平成26年11月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	A 引船 ^{たいせい} 太成丸、19トン 139-19岡山、株式会社NAVTEC 24.21m (Lr) × 5.40m × 2.88m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成17年12月 B 台船 ⊕1001、不詳 なし、不詳 50m × 18m × 3m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 58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55年7月9日 免許証交付日 平成25年5月15日 （平成30年11月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部船底に擦過傷 B なし 定置網 箱網の網、敷設用ワイヤ及びロープに破断
事故の経過	A船は、船長ほか2人が乗り組み、無人で空倉のB船を、長さ約180mの化学繊維製ロープでえい航した引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、山口県北岸沖を島根県浜田市浜田港に向けて航行していた。 船長は、平成26年9月13日17時00分ごろ、航海当直を交替するために昇橋した際、A船引船列が山口県長門市川尻岬付近を航行しており、波高が約2.5～3mとなっていることを認め、同市仙崎

	<p>港に避難することとした。</p> <p>船長は、レーダー2台（うち1台はGPSプロッター機能が組み込まれており、画面上にレーダー映像とGPSプロッター映像を左右に二分割表示としていた。）及び海図W149（角島至大社港）を使用し、青海島を右舷方に見ながら、手動操舵によって約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していたところ、船首方に陸上の明かりと思われる数個の明かりを認めた。</p> <p>船長は、その後、主にレーダー及びGPSプロッターの画面を見ながら、時折、船首方を目視して青海島東岸沖を南南東進中、船首方至近に浮子を視認して定置網が敷設されていることに気づき、減速するとともに左舵一杯とした。</p> <p>船長は、浮子を視認して以降、引っ掛かったような抵抗は感じず、A船が左転した後、舵を中立として増速し、船尾方を見たところ、B船が通常どおりについて来ていたので、‘青海島東岸沖の定置網’（以下「本件定置網」という。）に損傷を与えることなく通過できたものと思っただが、本件定置網の敷設状況が分からないことに不安を感じ、仙崎港への避難を断念して浜田港に向かった。</p> <p>船長は、14日08時00分ごろ浜田港に入港して係留中、16日午前海上保安官の訪船を受け、本件定置網が損傷していたことを知らされ、潜水士からA船の船首部船底に擦過傷を生じているとの報告を受けた。</p> <p>（付図1 航行経路図（漁業権区域及び本件定置網等敷設状況については概略）参照）</p>																											
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 4～5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.5～3m、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>日没時刻：18時26分</p> <p>山口県北部には、平成26年9月12日18時51分、下関地方気象台から、強風注意報が発表され、海上においては、最大風速10m/sの北東の風を生じる予報が出されており、本事故時、同注意報が継続中であった。</p>																											
<p>その他の事項</p>	<p>民間会社が受信したAIS情報の記録によれば、平成26年9月13日19時14分41秒～22分42秒の間におけるA船の運航の経過は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="545 1736 1430 2040"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分:秒)</th> <th rowspan="2">対地 速力 (kn)</th> <th colspan="2">GPSアンテナの位置</th> <th rowspan="2">対地 針路 (°)</th> </tr> <tr> <th>北緯 (° -' -")</th> <th>東経 (° -' -")</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>19:14:41</td> <td>5.9</td> <td>34-26-17.4</td> <td>131-15-40.0</td> <td>129.7</td> </tr> <tr> <td>19:15:42</td> <td>6.4</td> <td>34-26-13.4</td> <td>131-15-45.2</td> <td>137.7</td> </tr> <tr> <td>19:16:11</td> <td>5.9</td> <td>34-26-11.1</td> <td>131-15-47.6</td> <td>133.2</td> </tr> <tr> <td>19:16:42</td> <td>6.7</td> <td>34-26-08.8</td> <td>131-15-49.9</td> <td>132.2</td> </tr> </tbody> </table>	時刻 (時:分:秒)	対地 速力 (kn)	GPSアンテナの位置		対地 針路 (°)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	19:14:41	5.9	34-26-17.4	131-15-40.0	129.7	19:15:42	6.4	34-26-13.4	131-15-45.2	137.7	19:16:11	5.9	34-26-11.1	131-15-47.6	133.2	19:16:42	6.7	34-26-08.8	131-15-49.9	132.2
時刻 (時:分:秒)	対地 速力 (kn)			GPSアンテナの位置			対地 針路 (°)																					
		北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")																									
19:14:41	5.9	34-26-17.4	131-15-40.0	129.7																								
19:15:42	6.4	34-26-13.4	131-15-45.2	137.7																								
19:16:11	5.9	34-26-11.1	131-15-47.6	133.2																								
19:16:42	6.7	34-26-08.8	131-15-49.9	132.2																								

	19:17:11	6.0	34-26-06.6	131-15-52.2	134.8
	19:17:41	6.1	34-26-04.3	131-15-54.7	115.8
	19:18:41	6.0	34-25-59.7	131-15-59.6	150.0
	19:19:41	6.9	34-25-55.0	131-16-04.2	146.6
	19:20:11	6.6	34-25-52.5	131-16-06.6	153.4
	19:20:42	4.1	34-25-50.7	131-16-09.0	120.4
	19:21:12	2.0	34-25-49.7	131-16-10.7	109.6
	19:21:42	0.5	34-25-50.1	131-16-12.1	087.1
	19:22:12	7.3	34-25-51.8	131-16-10.8	345.5
	19:22:42	7.6	34-25-54.5	131-16-07.5	344.2
	<p>(注) 対地針路は真方位を示す。</p> <p>A船の喫水は、船首約1.1m、船尾約3.0mであり、B船は、船首尾約0.2mの等喫水であった。</p> <p>船長は、GPSプロッター機能が組み込まれたレーダーについては、レーダー及びGPSプロッターのレンジを2～4海里(M)の範囲で適宜切り替えながら使用しており、単機能のレーダーについては、1.5Mレンジで使用していた。</p> <p>船長は、山口県北部沿岸沖の航行経験が6回程度あったが、本件定置網の存在を知らなかった。</p> <p>A船は、海上保安庁刊行の漁具定置箇所一覧図6108(兵庫、岡山、広島、山口)を保有していなかった。</p> <p>本件定置網には、陸側末端部付近に1台、沖側先端部付近の南北に各1台、黄光が4秒1閃(明0.5秒)する光達距離約5.5kmの標識灯を、脚立様の檣<small>やぐら</small>の上部に取り付けた漁具標識が設置されていた。</p>				
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし <p>A船引船列は、青海島東岸沖を南南東進中、船長が、本件定置網の存在を知らなかったことから、本件定置網に進入して敷設用ワイヤなどを破断したものと考えられる。</p> <p>A船のAIS情報の記録によれば、A船が青海島東岸沖を南南東進中、平成26年9月13日19時20分11秒～21分42秒の約1分半で約6kn減速していることから、この間において定置網敷設域に進入したものと考えられる。</p> <p>A船に漁具定置箇所一覧図6108が備えられていなかったことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p> <p>船長が、レーダーを1.5～4Mレンジで使用していたことは、本件定置網及び漁具標識の存在に気付かなかったことに関与した可能性があると考えられる。</p>				
原因	本事故は、夜間、A船引船列が青海島東岸沖を南南東進中、船長				

	<p>が、本件定置網の存在を知らなかったため、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>
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">・ 常時、見張りを適切に行うこと。・ 不慣れな海域を航行する際には、事前に水路調査を十分に行うこと。・ 航行予定海域の漁具定置箇所一覧図を船内に備えておくことが望ましい。

付図1 航行経路図（漁業権区域及び本件定置網等敷設状況については概略）

