

船舶事故等調査報告書

平成27年4月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015仙第2号
事故等種類	定置網損傷
発生日時	平成26年11月25日 06時04分ごろ
発生場所	新潟県佐渡市両津港東方沖 椎泊 ^{しいどまり} 港第1号沖防波堤灯台から真方位006°1,200m付近 (概位 北緯38°04.96′ 東経138°30.15′)
事故等調査の経過	平成27年1月8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	貨物船 ^{にっかい} 日海丸、497トン
船舶番号、船舶所有者等	120125、佐渡汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級海技士（航海） 一等航海士、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 網が破損
事故等の経過	<p>本船は、船長及び一等航海士ほか4人が乗り組み、コンテナ6個等を積載し、船首約2.7m、船尾約3.7mの喫水により、一等航海士が単独の船橋当直につき、佐渡市所在の姫崎灯台を通過した頃から約260°（真方位、以下同じ。）の針路とした。</p> <p>一等航海士は、両津港を出航したカーフェリーをレーダーで確認したので、同船と右舷を対して通過しようと思い、陸岸寄りとなる約238°に変針した。</p> <p>本船は、カーフェリーと通過後、約12～13ノットの対地速力で自動操舵によって航行を続けていたところ、昇橋した船長がサーチライトで定置網のブイを発見し、主機を中立としたが、平成26年11月25日06時04分ごろ、定置網に進入して推進器に網が絡まり、網を損傷した。</p> <p>本船は、航行不能となり、船舶所有者が手配したタグボートに^い航されて両津港に着岸し、荷揚げ終了後、潜水夫によって推進器に絡まった網が除去された。</p>
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期、波高 約1m
その他の事項	本船は、新潟港西区と両津港の間を運航する定期船であり、一等航海士は、両津港東方沖に定置網が設置されていることを知っていた。 本船の海図には、定置網の位置が記入されておらず、GPSプロッ

	<p>ターにも定置網の位置が入力されていなかった。</p> <p>一等航海士は、ふだん、両津港を出航するカーフェリーと行き会った際は、左舷を対して通過していたが、本事故時は、航行距離と時間を短縮しようと思い、カーフェリーと右舷を対して通過する針路とした。</p> <p>一等航海士は、カーフェリーと右舷を対して通過する針路に変針後、両津港到着後の荷役作業等を考えていて、元の針路に戻すことを失念していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、両津港東方沖を西進中、一等航海士が、両津港を出航したカーフェリーと右舷を対して通過する針路とした後、元の針路に戻すことを失念したことから、陸岸に接近する針路で航行し、定置網に進入して推進器に網が絡まり、網を損傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、両津港東方沖を西進中、一等航海士が、両津港を出航したカーフェリーと右舷を対して通過する針路とした後、元の針路に戻すことを失念したため、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"> ・ 陸岸から十分に距離を隔てて航行し、定置網設置区域には近づかないこと。 ・ 航行する水域については、水路調査を十分行い、定置網設置区域を把握しておくこと。