

船舶事故等調査報告書

平成27年5月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014横第148号
事故等種類	定置網損傷
発生日時	平成26年9月7日 21時20分ごろ
発生場所	茨城県日立市会瀬漁港東方沖 会瀬港防波堤灯台から真方位104° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯36° 34.00′ 東経140° 42.90′）
事故等調査の経過	平成26年10月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A 押船兼交通船 さくら丸、19トン 295-38110鹿児島、株式会社渡辺組 B 起重機船 海王、1,650トン なし、株式会社マリン工業
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A なし B なし 定置網 金庫網、箱網及び運動場の網が破損
事故等の経過	A船は、船長ほか4人が乗り組み、船首部をB船の船尾凹部にかん合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、船長及び船長補佐1人が船橋当直につき、会瀬漁港東方沖を日立港に向けて南南西進中、平成26年9月7日21時20分ごろ、船長が、舵に衝撃を感じ、警報が鳴って主機が停止したことから、各部を点検したところ、周囲に定置網（以下「本件定置網」という。）があり、B船の右舷船首錨に本件定置網のロープが絡まっているのを認めた。 船長は、絡まったロープを包丁で切断し、周囲を確認しながらA船押船列を後退させ、21時50分ごろ本件定置網から抜け出し、日立港沖に向けて航行を再開させた。 A船押船列は、8日早朝、船長が本件定置網に接触したことを海上保安庁に通報し、9日A船の潜水士による船底及びプロペラの点検が行われ、異常のないことが確認された。 本件定置網は、その後の調査で、金庫網等の破損が確認された。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
その他の事項	船長は、平成23年6月からA船に乗り組み、本事故発生場所付近を約10回航行したことがあったが、会瀬漁港沖の本件定置網の存在

	<p>を知らず、過去の航行経験から、陸岸から3 Mより沖に定置網があるようなことはないと思っており、海図を確認していたが、本件定置網の存在に気付かなかった。</p> <p>海図W1097（犬吠埼至塩谷埼）には、本事故発生場所付近に漁網ありとの表示がある。</p> <p>A船押船列は、通常航海中、操船者と見張り役の2人が航海当直につき、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、陸岸から約5 M離して航行していたが、本事故当時、約40分で日立港に到着する予定で、陸から約3 M離して航行していた。</p> <p>船長は、本件定置網に接触する直前まで本件定置網の灯火に気付かなかった。</p> <p>本件定置網は、東西約300 m、南北約700 mで、中央部の東西方向に伸びた垣網に誘導された魚が、運動場を経て北側の箱網及び金庫網、南側の底網に導かれて捕獲される仕組みになっており、日立港の港界まで約5.2 Mの位置にあった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船押船列は、会瀬漁港東方沖を日立港に向けて南南西進中、船長が、陸岸から3 Mより沖に定置網が設置されていることはないと思いい、見張りを適切に行っていなかったことから、本件定置網の灯火に気付かずに航行し、B船の右舷船首錨に本件定置網のロープが絡み、本件定置網が損傷したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、A船押船列が、会瀬漁港東方沖を日立港に向けて南南西進中、船長が、陸岸から3 Mより沖に定置網が設置されていることはないと思いい、見張りを適切に行なっていなかったため、本件定置網の灯火に気付かずに航行し、B船の右舷船首錨に本件定置網のロープが絡んだ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>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"> <li>・水路誌や漁具定置箇所一覧図を確認するなどして予定航行水域の水路調査を行い、定置網の設置場所に近づかないこと。</li> </ul>