

船舶事故等調査報告書

平成27年7月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015函第4号
事故等種類	定置網損傷
発生日時	平成26年9月15日 09時50分ごろ
発生場所	北海道函館市女那川漁港北東方沖 渡島大湊港北防波堤灯台から真方位031.5° 2,570m付近 (概位 北緯41°45.83′ 東経141°05.66′)
事故等調査の経過	平成27年1月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 引船 第十二新竜丸、18トン 202-5675北海道、株式会社富士サルベージ B 台船 第三新竜号、553トン なし、株式会社富士サルベージ
乗組員等に関する情報	A 船長A、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 張り綱6本が切断
事故等の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、B船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、女那川漁港北東方の増殖ブロック設置工事（以下「本件工事」という。）現場に向けて北東進した。 船長Aは、女那川漁港付近一帯にこんぶ養殖の区域（以下「本件区域」という。）が、また、本件区域の北端付近の内側には定置網がそれぞれ設置されており、更に、定置網の南方に本件工事現場があるので、本件区域及び定置網を避けて迂回するように航行を続けた。 A船引船列は、本件区域の東端付近で左転して北西進し、次いで本件区域の北端付近で左転して南西進中、船長Aが、目視で左舷前方に定置網の浮き球を認め、平成26年9月15日09時50分ごろ、同浮き球を目印として約50mの距離を離し、本件工事現場へ向けて左転した。 A船引船列は、14時00分ごろ、本件工事を終えて函館市大湊漁港に戻ったところ、地元の漁業協同組合から定置網の張り綱が切断している旨の連絡を受けた。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2～3、視界 良好 海象：波高 約0.5m

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、A船の機関による音や振動が激しく、衝撃を感じなかったが、本事故後、B船が定置網上を航行して接触したと思った。</p> <p>A船は、本事故発生の日前から本件工事に従事していたが、本件工事現場付近を航行するのは、本事故時が初めてであった。</p> <p>船長Aは、本事故前に、船舶所有者及び地元の漁業協同組合と本件工事について打合せを行い、本件工事現場付近に本件区域及び定置網が設置されていることを知っており、航行区域についても指示を受けていた。</p> <p>B船の本事故時の喫水は、船首約2.0m、船尾約2.0mであった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>A船引船列は、女那川漁港北東方沖を南西進中、船長Aが、定置網の存在を示す標識を避航するように操船したものの、定置網の至近を航行したことから、B船が定置網上を航行して接触し、定置網が損傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船引船列が、女那川漁港北東方沖を南西進中、船長Aが、定置網の存在を示す標識を避航するように操船したものの、定置網の至近を航行したため、B船が定置網上を航行して接触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>船長A、船舶所有者及び地元の漁業協同組合は、本件区域付近を引船列が航行可能であるかどうか、事前調査を慎重に行うこととした。</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"> ・ 船長は、定置網等から十分な距離を離して航行すること。 ・ 台船等をえい航して定置網の至近を通過する必要がある場合、水深等に十分な余裕があるかどうかを確認し、一定針路の状態で通過できるよう遠方から通過時の針路を定めること。