

船舶事故調査報告書

令和元年10月2日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚（定置網）
発生日時	平成30年11月24日 21時30分ごろ
発生場所	長崎県五島市久賀島玄魚鼻北東方沖 久賀島音無瀬灯標から真方位172°350m付近 （概位 北緯32°50.3′ 東経128°50.6′）
事故の概要	漁船ほのかは、玄魚鼻北東方沖を左旋回中、定置網に乗り揚げた。 ほのかは、プロペラ翼等に曲損を生じ、また、定置網は、網固定用のロープに破損を生じた。
事故調査の経過	平成30年11月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	漁船 ほのか、3.45トン NS3-67502（漁船登録番号）、個人所有 8.65m(Lr)×2.14m×0.79m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和57年5月13日
乗組員等に関する情報	船長 男性 77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54年9月11日 免許証交付日 平成28年1月20日 （令和3年1月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ翼及びプロペラシャフトに曲損 定置網 網固定用のロープに破損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 1、視界 不良 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時 日没時刻：17時21分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、いかひき縄漁の目的で平成30年11月24日17時10分ごろ五島市奥浦漁港を出港した。 本船は、17時30分ごろ五島市小黒埼西方沖に到着し、同沖から玄魚鼻北東方沖の音無瀬の間を周回する操業を約1ノットの対地速力で開始した。 本船は、3度目の周回中、船長が立って手動操舵による操船を行

	<p>い、玄魚鼻北東方沖で久賀島音無瀬灯標（以下「本件灯標」という。）を左舷正横に見て旋回した。</p> <p>本船は、左旋回中、後部甲板中央部から船尾方に向けて出していた竿（さお）にいかがかかり、船長が、船尾方を向いて同いかを引き揚げていた際、振り返ったところ船首方に定置網（以下「本件定置網」という。）のブイを認めたので機関を中立運転にしたものの、21時30分ごろ本件定置網に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関を後進に操作して本件定置網から離脱を試みたものの、脱出することができず、機関を停止し、家族に連絡して夜明けに海上保安庁に通報することとしていたところ、付近を航行していた船舶によって海上保安庁に通報された。</p> <p>本船は、海上保安庁から要請を受けた定置網の所有者の船舶によって引き出され、その後、巡視艇にえい航され、25日10時00分ごろ、五島市岐宿港の造船所に到着した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件定置網は、長崎県知事から免許を受け、五定第22号と称する定置漁業漁場内に敷設されており、定置網の形状に沿って海面上に多数のブイが設置され、また、本件定置網の南南東側には、南東方向に灯色が橙色及び白色の標識灯の順にそれぞれ1つずつ設置されていた。</p> <p>船長は、本事故当時、GPSプロッターの電源を入れていたものの、定置網の区域の表示はないので、目視のみで操船しており、一時的に雨が激しく降ったので本件定置網の標識灯を見えづらく感じていた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の海域での操業経験が約30年あり、本件定置網の存在を知っていた。</p> <p>船長は、本件灯標を左舷正横に見た際、周回して2度目までは左舷30°に取って旋回していたが、本事故時は、いかを揚げることに集中しており、左舷15°に取ったままで大回りに左旋回して定置網に乗り揚げたと本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約2.0mであった。</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、玄魚鼻北東方沖において、船長が、いかを揚げることに集中していたこと、及び左舷を30°に取るべきところ15°に取ったことに気付かず、旋回を続けたことから、本件定置網に向かうようになり、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、玄魚鼻北東方沖において、船長が、いかを揚げる</p>

	<p>ことに集中していたため、及び左舵を30°に取るべきところ15°に取ったことに気付かず、旋回を続けたため、本船が本件定置網に向かうようになり、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 夜間、認識していた定置網と浅瀬との限られた海域の中で、ひき縄漁を行う場合は、同定置網に接近することがないように付設されているブイとの相対位置を確認すること。 ・ 事故発生の際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

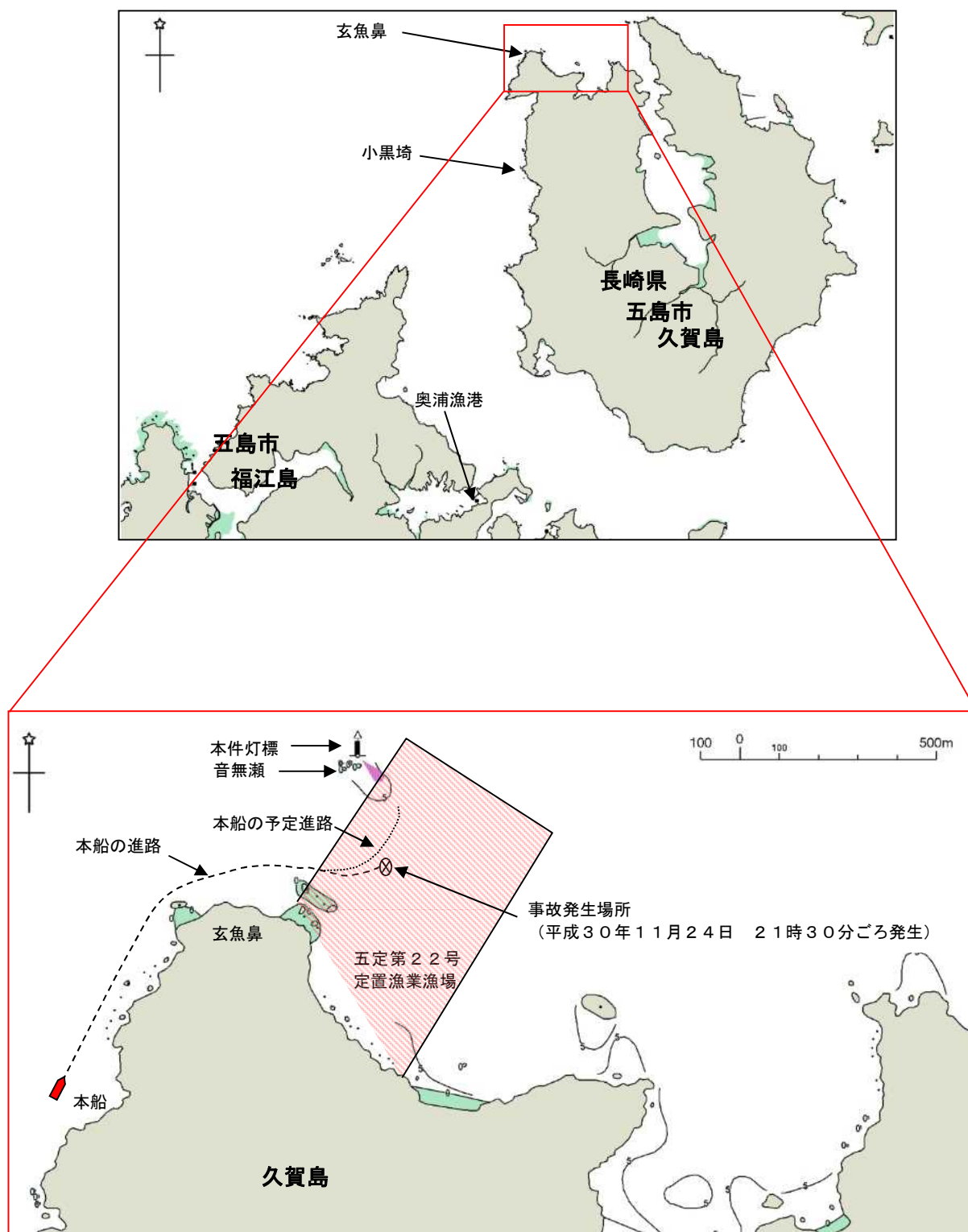


写真1 本船

