

船舶事故調査報告書

令和元年10月16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 | 定置網損傷 |
| 発生日時 | 平成30年11月4日 16時30分ごろ |
| 発生場所 | 北海道紋別市紋別港南東方沖 紋別灯台から真方位122° 5.8海里（M）付近 （概位 北緯44° 18.2′ 東経143° 27.7′） |
| 事故の概要 | 旅客船 ^{フォックスファイブ} FOX FIVEは、西進中、定置網に進入し、手網を張るロープを切損した。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年11月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 | 旅客船 FOX FIVE、19トン 250-26638北海道、有限会社フォックス 11.99m（Lr）×4.51m×2.53m、FRP ディーゼル機関2基、合計1,029kW、平成4年6月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 41歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年4月12日 免許証交付日 平成26年3月19日 （平成31年4月11日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 本船 なし 定置網 手網を張るロープの切損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 北、風力 5、視程 約10km 海象：波高 約2m 日没時刻：16時13分ごろ |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、船首約1.2m、船尾約1.8mの喫水で、平成30年11月4日11時40分ごろ上架する目的で紋別港に向けて北海道斜里町ウトロ漁港を出港した。 本船は、北海道網走湾北方沖を西進し、13時33分ごろ ^の 能取岬灯台から000°（真方位、以下同じ。）3.0M付近で、紋別港北方沖に向けて針路を約290°に定めて約16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、北海道サロマ湖北方沖を |

| | |
|--|---|
| | <p>過ぎたあたりから北方からの風と波が強くなり、操船していたフライングブリッジに波しぶきを大量に受けるようになった。</p> <p>船長は、波に対してより角度を持って航行したら受ける波しぶきを減らすことができると思い、15時03分ごろ紋別灯台から102°15.9M付近で針路を西に転じて陸岸に寄る針路とし、約8knに減速してリモコンによる手動操舵により航行した。</p> <p>船長は、波しぶきが幾分収まったものの、波しぶきを避けることに意識を向けながら目視のみで航行していたところ、16時30分ごろ、右舷前方及び左舷前方に浮子を至近に認め、回避しようと主機を中立運転として左舵を取ったものの、紋別港南東方沖の定置網（以下「本件定置網」という。）に進入し、手網を張るロープを左舷側のプロペラに巻き込んだ。</p> <p>船長は、16時35分ごろ海上保安庁に救助を要請し、地元漁業協同組合所属船により救助された。</p> <p>本船は、5日08時30分ごろ地元漁業協同組合所属船により定置網から離脱してえい航され、09時30分ごろ紋別港に入港着岸した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、写真1 本船の状況（船首方より）、写真2 船長の操船状況 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船のGPSプロッターは、定置網のデータが入っていなかった。</p> <p>船長は、本船の主機を換装した際、ふだん操船に使用していない操舵室には主機遠隔操縦装置を整備せず、操舵室の操縦機能をフライングブリッジに移して操船を行っていた。</p> <p>船長は、針路を西に転じた後、針路を北方に向けたり西北西方に向けたりして、波しぶきを避ける針路を模索しながら航行し、北方に向けたときに船首が波に突っ込み、結果的に、風波を右正横から受ける針路で比較的穏やかに航行できたので、同針路を選択して航行を続けた。</p> <p>船長は、波が高く、0.75Mレンジとしたレーダーに海面反射しか映っていなかったため、レーダーをほとんど見ていなかった。</p> <p>船長は、過去に紋別港南東方沖を10回程度航行していたので、当該海域に定置網があり、針路を西に転じた際、本件定置網に接近することが分かっていた。</p> <p>船長は、本事故時、既に周囲が薄暗くなっていたので、日没前に紋別港に入港できるような航海計画を立てるべきであったと思った。</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>あり</p> <p>本船は、紋別港南東方沖を西進中、増勢した北方からの風と波を右</p> |

| | |
|--------------|---|
| | <p>舷側に受ける状況下、船長が、大量の波しぶきを避けようとして針路を西に転じ、波しぶきを避けることに意識を向けていて、本件定置網に向かっていることに気付かずに航行を続けたことから、本件定置網の浮子を至近に認めて主機を中立運転とし、左舵を取って避けようとしたものの、本件定置網に進入して手網を張るロープを左舷側のプロペラに巻き込み、本件定置網が損傷したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、日没後の薄明時、本船が、紋別港南東方沖を西進中、増勢した北方からの風と波を右舷側に受ける状況下、船長が、大量の波しぶきを避けようとして針路を西に転じ、波しぶきを避けることに意識を向けていて、本件定置網に向かっていることに気付かずに航行を続けたため、本件定置網に進入して手網を張るロープを左舷側のプロペラに巻き込んだことにより発生し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"> ・ 陸岸付近を航行する場合には、レーダーや目視により周囲の見張りを十分に行うこと。 ・ ふだん航行しない海域を通航する際には、事前に定置網の設置状況を確認しておくこと。 ・ 回航計画は、できる限り日没前に目的地に入港できる予定とすること。 |

付図1 推定航行経路図

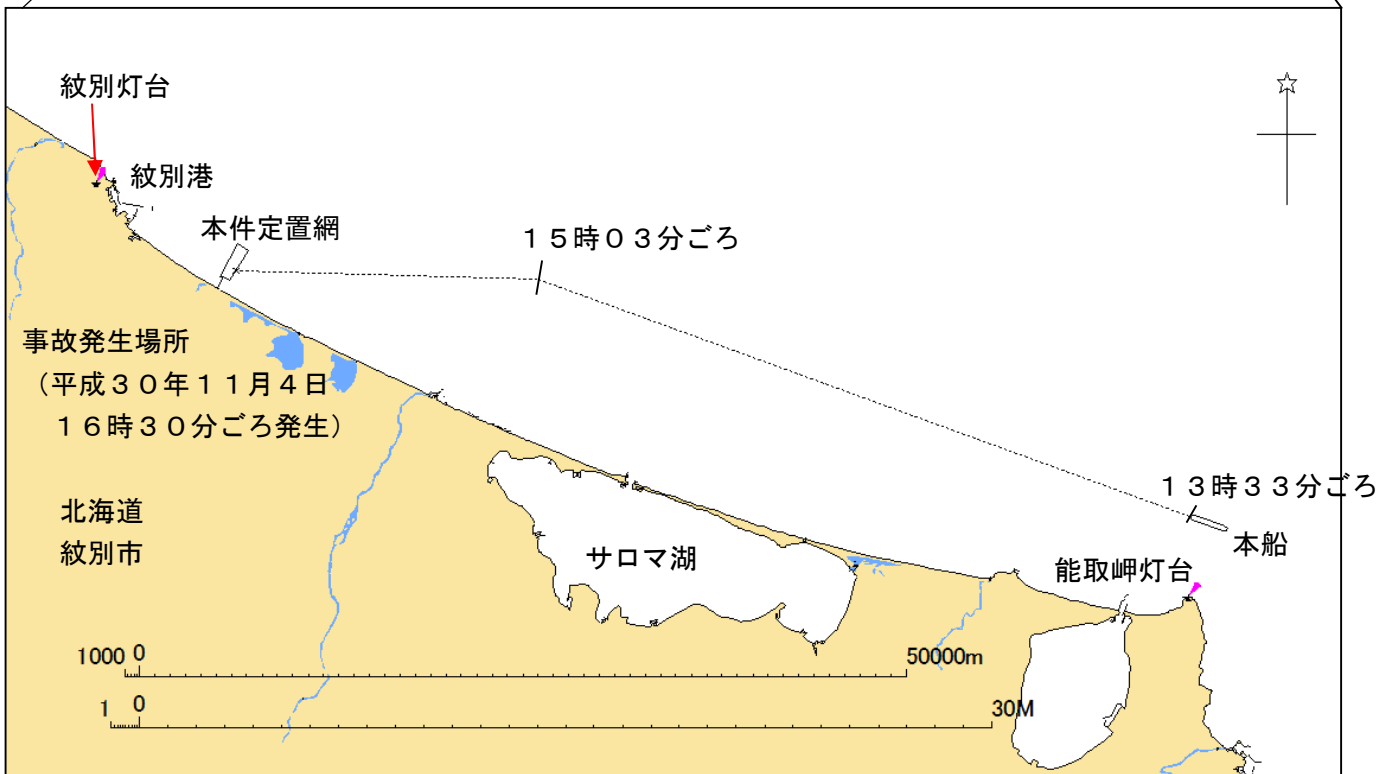
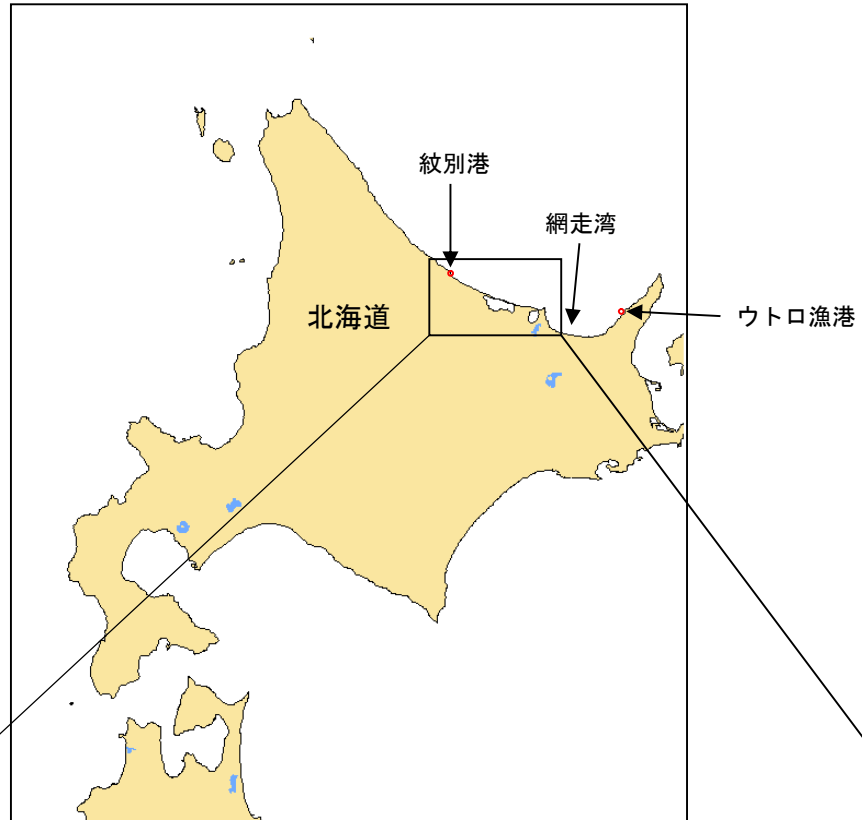


写真1 本船の状況（船首方より）



写真2 船長の操船状況

窓がないフライングブリッジ

