

船舶事故調査報告書

令和2年10月28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	令和元年5月31日 01時10分ごろ
発生場所	鹿児島県指宿市知林ヶ島南方沖 知林ヶ島灯台から真方位177° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯31° 15.6′ 東経130° 40.9′）
事故の概要	漁船清漁丸は、航行中、定置網に進入し、箱網が損傷した。
事故調査の経過	令和元年12月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 清漁丸、14トン MZ2-20046（漁船登録番号）、有限会社清漁丸 14.08m（Lr）×3.67m×1.89m、FRP ディーゼル機関、610.00kW、平成16年5月1日 第294-22947号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 38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 平成13年9月3日 免許証交付日 平成29年8月25日 （令和4年10月8日まで有効） 機関長 男性 35歳 六級海技士（機関） 免許年月日 平成20年8月12日 免状交付年月日 平成30年9月13日 免状有効期間満了日 令和5年9月12日 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 平成13年10月18日 免許証交付日 平成29年8月25日 （令和4年10月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 箱網に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 静穏、風速 約0.0m/s、視界 良好

	<p>海象：海上 平穩、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び機関長ほか3人（インドネシア共和国籍）が乗り組み、まぐろ延縄漁を行う目的で、鹿児島県十島村吐噶喇群島の漁場に向けて鹿児島県鹿児島市鹿児島港を出港した。</p> <p>本船は、鹿児島港鴨池防波堤灯台東方沖で、機関長が、船長から船橋当直を引継ぎ、右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、‘GPSプロッターの表示画面を重畳したレーダー’（以下「本件レーダー」という。）を3Mレンジとして作動させ、約8.0ノットの対地速力で自動操舵により南南東進した。</p> <p>機関長は、知林ヶ島北東方沖で南方に向ける針路とし、同島東方沖において本件レーダーで左舷船首方約3Mに反航船の映像を認め、接近する同船の映像を見て、同船を避けようと右転して針路を変更したものの、しばらく航行すると同船の赤灯及び緑灯が見えたので自船に向ける針路に変えたと思い、更に右転した。</p> <p>本船は、南西方に向ける針路として航行していたところ、令和元年5月31日01時10分ごろ、知林ヶ島南方沖の定置網（以下「本件定置網」という。）に進入し、箱網をプロペラに巻き込んで主機が停止した。</p> <p>機関長は、左舷船首方に標識灯を認め、右舷方至近に網が見えたので、本件定置網に乗り入れたことを知り、昇橋した船長に報告した。</p> <p>船長は、家族を経由して所属する漁業協同組合担当者に救助を要請した。</p> <p>本船は、本件定置網の所有者が手配したダイバーによりプロペラに絡んだ網が取り除かれ、本件定置網から離脱し、自力航行して鹿児島港に入港した。</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>漁具定置箇所一覧図の概説によれば、小型定置漁具（第2種共同漁業）は水深約27m未満の沿岸各地に存在し、その個々の位置が確定していないので本図中に図示していないと記載されている。</p> <p>船長は、本件レーダーに知林ヶ島北東沖から次の目的地として鹿児島県南大隅町小根占埼西南西沖まで予定針路を設定していた。</p> <p>船長は、ふだん鹿児島港から南大隅町佐多岬の西方沖までの間で航海当直を行っていたが、鹿児島港を出港した後、眠気を感じたので、機関長と航海当直を交替した。</p> <p>機関長は、本事故当時、知林ヶ島南方沖を安全に航行できると思い、反航船を避けることに意識を向けていたので、本件定置網の標識灯に気付かなかった。</p> <p>船長は、知林ヶ島東方沖を年に5～10回程度航行しており、家族から知林ヶ島南方沖には定置網が設置されていることを聞いていた。</p> <p>船長は、沿岸には定置網があることを機関長に伝えたが、どの海域</p>

	に定置網が設定されているか具体的に伝えていなかったと本事故後に思った。
分析 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	あり なし なし 本船は、知林ヶ島東方沖を南進中、機関長が、左舷船首方から接近する反航船を避けようと右転を繰り返し、同船を避けることに意識を向けて航行したことから、本件定置網の標識灯に気付かず、本件定置網に進入して箱網を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。
原因	本事故は、夜間、本船が、知林ヶ島東方沖を南進中、機関長が、左舷船首方から接近する反航船を避けようと右転を繰り返し、同船を避けることに意識を向けて航行したため、本件定置網の標識灯に気付かず、本件定置網に進入して箱網を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。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿岸航行中は、一方向のみに意識を向けることなく、常時、周囲の見張りを十分に行うこと。 ・ 船長は、GPSプロッター等で予定針路線を入力する際、定置網がある海域に近寄らないよう避險線を設定し、その情報を乗組員と共有すること。 ・ 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

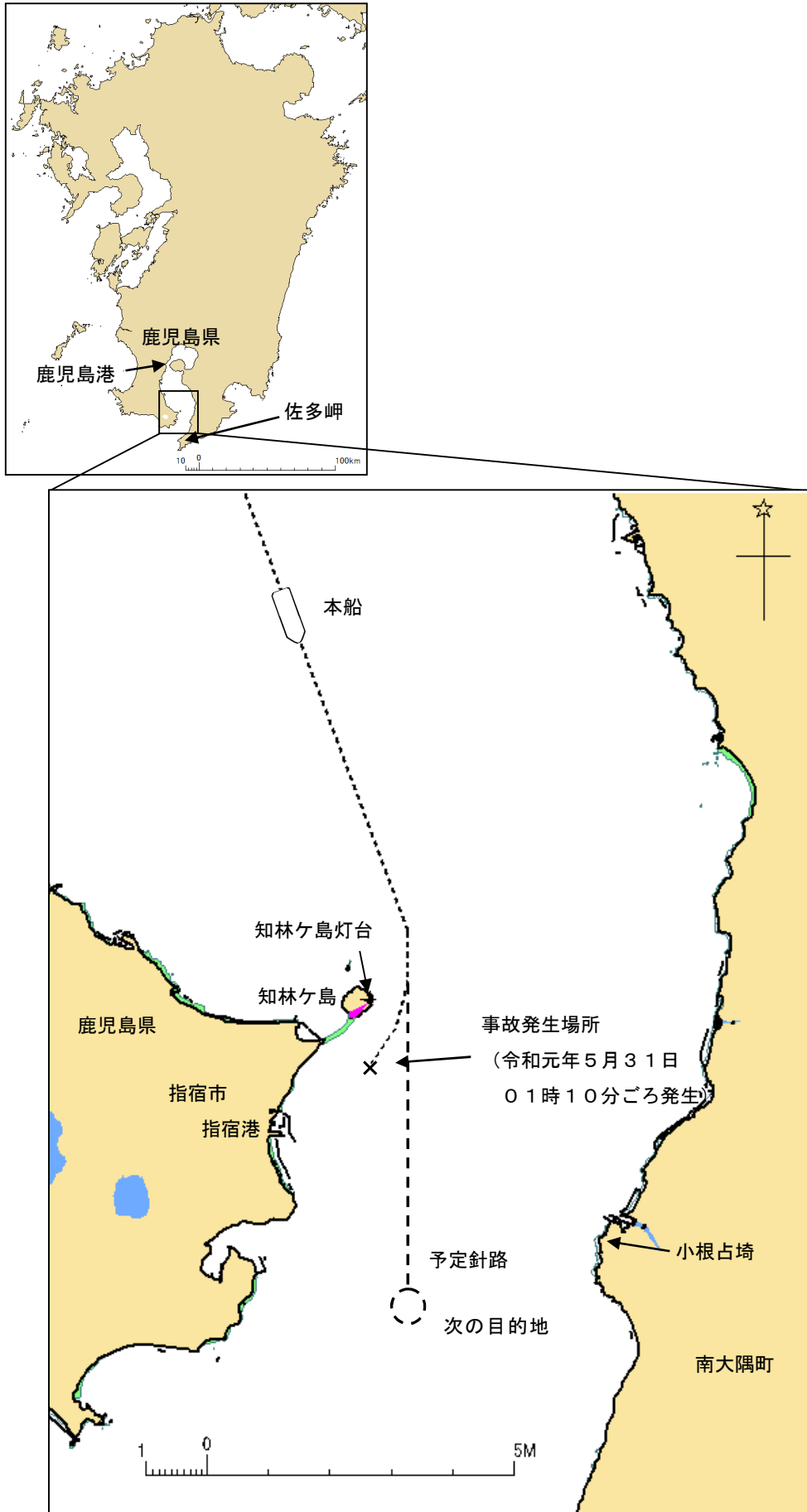


写真1 本船

