

船舶事故調査報告書

令和2年11月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	推進器損傷
発生日時	令和元年10月29日 04時00分ごろ
発生場所	北海道根室市納沙布岬 <sup>のさっぷみさき</sup> 南東方沖 納沙布岬灯台から真方位125° 126海里（M）付近 （概位 北緯42° 09.4′ 東経148° 07.7′）
事故の概要	漁船第八十八萬盛丸 <sup>まんせい</sup> は、西進中、操業中の他船の漁具がプロペラに絡まり、推進器が損傷した。
事故調査の経過	令和元年12月11日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第八十八萬盛丸、19トン
船舶番号、船舶所有者等	HK2-23171（漁船登録番号）、有限会社田中漁業部
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定 甲板員A、操縦免許なし
負傷者	なし
損傷	プロペラ軸に曲損、クラッチに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約2m
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員Aほか4人が乗り組み、さんま漁を終え、西進中、船長が、レーダーで付近に他船がないのを確認し、甲板員Aと操船を交替して操舵室内の寝台で仮眠をとり、甲板員Aが、単独で操船に当たって航行を続けた。</p> <p>本船は、甲板員Aが、船首を北方に向けて操業中のトロール漁船（以下「B船」という。）を認め、B船の船尾方を航行したところ、B船がえい網していた漁具のロープがプロペラに絡み、主機が停止して運航不能となった。</p> <p>本船は、船長が本事故の発生を海上保安庁に通報し、来援した巡視船の潜水士によりロープが除去されたものの、クラッチの故障により航行できなかつたので、別の巡視船にえい航されて、帰港した。</p> <p>船長は、甲板員Aに対して、他船を認めたときには、距離をとって船尾方を通過するように指示していたが、0.7M以上の距離をとる等、具体的な航過距離を示しておけば、本事故を防止できたと本事故後に思った。</p>
分析	本船は西進中、甲板員Aが、船首を北方に向けてえい網中のB船の船尾方を通過したことから、同網がプロペラに絡まり、推進器が損傷したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、西進中、甲板員Aが、船首を北方に向け

	<p>てえい網中のB船の船尾方を通過したため、同網がプロペラに絡まったことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 操業中の漁船を認めた際は、漁具等の状況を考慮し、漁船の後方を十分な距離をとって通過すること。</li><li>・ 船長は、操船者に対し、他船を認めた際は船長に報告する、他船との航過距離を数値で示す等、具体的に指示すること。</li></ul>