

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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	養殖施設損傷
発生日時	令和2年12月29日 06時00分ごろ
発生場所	宮城県七ヶ浜町花淵埼東方沖 花淵灯台から真方位116° 1.0海里付近 （概位 北緯38° 17.2′ 東経141° 06.2′）
事故の概要	プレジャーボートさち丸は、花淵埼東方沖を釣り場に向けて航行中、養殖施設に進入し、同施設を損傷した。
事故調査の経過	令和3年1月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	<p>プレジャーボート さち丸、2.6トン MG3-9866（漁船登録番号）、個人所有 8.90m (Lr) × 2.53m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、106kW、平成元年9月 第210-31560号（船舶検査済票の番号）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 本船の外観</p>
乗組員等に関する情報	船長 78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49年8月5日 免許証交付日 平成28年10月24日 (令和4年8月27日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 養殖施設 のり網等に切損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期 日出時刻：06時52分
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客5人を乗せ、令和2年12月29日05時30分宮城県亘理町^{わたり}東方沖に向けて宮城県塩釜市塩釜漁港の越の浦泊地から出発した。</p> <p>船長は、操舵室内の前面にあるGPSプロッター及びレーダーを稼働させていたものの、操舵室の窓が海水により汚れて外が見にくかったため、操舵室の後部外壁右舷側に設けた舵輪及び機関操縦ハンドルの後方に立ち、操舵室右舷側に身を乗り出して前方の見張りをを行い、操舵室後部の窓越しにGPSプロッターの画面を見ながら操船していた。</p> <p>船長は、ふだんは塩釜漁港の東方沖で遊漁をしていたものの、知人から亘理町東方沖で釣果が良かった旨の話を聞き、その場所の緯度経度を聞いていたので、GPSプロッターにその場所を目的地として登録し、表示された方位線を予定針路線として釣り場に向かうこととしていた。</p> <p>船長は、操船しながらGPSプロッターに目的地を登録したので、緯度の分数及び経度の分数を間違っ逆に登録しており、表示された予定針路線が正しい方位より西方に向いていたが、航行中はそのことに気付かなかった。</p> <p>本船は、高島根灯浮標付近から釣り場に向けて右転し、花淵埼東方沖を約7ノットの対地速力で南西進していたところ、06時00分ごろ養殖施設に進入してプロペラにのり網が絡まった。</p> <p>船長は、プロペラにのり網が絡まっていたので、自力での航行を諦め、もうすぐ日出を迎えるのでしばらくすれば養殖施設の所有者が来るであろうと思い、しばらく待ち、到着した養殖施設の所有者から海上保安庁に通報するよう言われたので、07時30分ごろ海上保安庁に通報し、来援した警備救難艇及び僚船によって救助されて釣り客と共に付近の港まで移送された。</p> <p>本船は、海上保安庁の潜水士によってプロペラに絡まったのり網が解かれ、再び乗船した船長が自力で航行して塩釜漁港の越の浦泊地に戻った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長は、遊漁を専業とはしておらず、年に数回、知人に頼まれたときにだけ本船に釣り客として乗船させていた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近を航行するのが初めてであり、同場所付近に養殖施設があることを知らなかった。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターに、漁業区画を示す線が表示されていたものの、その線が何を示すか知らなかった。</p> <p>本船は、平成15年9月25日から平成20年9月25日までの間、遊漁船業者の登録を受けていたものの、その後更新されていなかった。</p> <p>本船は、船体に遊漁船の登録番号を表示していたものの、遊漁船業者登録票を掲示していなかった。</p> <p>船長は、漁業協同組合等に参加しておらず、水路に関する情報等を入手する手段を知らなかった。</p> <p>船長は、遊漁船業務主任者講習を受講しておらず、遊漁船業の実施に関する規程を定めていなかった。</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>船長は、花淵埼東方沖を釣り場に向けて南西進中、同沖に養殖施設が設置された漁業区画があることを知らず、GPSプロッターで漁業区画内を通過する予定針路線を定めて航行していたことから、養殖施設に進入し、同施設を損傷したものと推定される。</p> <p>船長は、ふだんは塩釜漁港の東方沖で遊漁をしており、本事故発生場所付近を航行するのが初めてであり、水路に関する情報等を入手する手段を知らなかったことから、本事故発生場所付近に養殖施設が設置された漁業区画があることを知らなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が花淵埼東方沖を釣り場に向けて南西進中、船長が、同沖に養殖施設が設置された漁業区画があることを知らず、GPSプロッターで漁業区画内を通過する予定針路線を定めて航行していたため、養殖施設に進入し、同施設を損傷したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 小型船舶の操縦者は、出発前に、プレジャーボート・小型船用港湾案内や、県及び漁業協同組合の広報などにより、航行する予定の海域について調査しておくこと。 ・ 小型船舶の操縦者は、GPSプロッターなど自船に備えた航海計器について、その性能を正しく把握して活用すること。 ・ 遊漁船業を営む者は、遊漁船業者の登録を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

