

船舶事故調査報告書

令和4年1月19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	令和3年4月7日 10時03分ごろ
発生場所	千葉県館山市洲崎南方沖 洲崎灯台から真方位168° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 57.1′ 東経139° 45.8′）
事故の概要	巡視艇ふさかぜは、東進中、定置網に乗り揚げた。 ふさかぜは、プロペラに曲損を生じ、定置網施設は網等の固定索に切損を生じた。
事故調査の経過	令和3年4月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	巡視艇 ふさかぜ、24トン 143362、国土交通省 19.60m×4.50m×2.30m、鋼及びアルミニウム合金 ディーゼル機関2基、1,498kW（合計）、平成30年9月10日
乗組員等に関する情報	船長 45歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成15年5月7日 免状交付年月日 平成30年5月9日 免状有効期間満了日 令和5年6月11日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷プロペラに曲損 定置網 側張りの固定索に切損、垣網の固定索に切損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮位 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、哨戒業務の目的で、館山市館山港専用棧橋を令和3年4月7日09時10分ごろ出港した。 本船は、船長が、操舵装置の前の椅子に腰を掛けて操船し、船橋右舷側のレーダーをノースアップで1.5～3Mレンジとし、船橋右舷側に電子海図を表示させ、機関長を機関監視及び見張りに、航海士補

及び機関士補を見張りにそれぞれつけ、洲崎南方沖を約18ノットの対地速力で115°の針路（真方位、以下同じ。）で航行した。

船長は、船首方約500mに黒色に見える東西2つずつの浮標の間隔が離れているように思い、同じ針路で航行した。

船長は、船首方約80mに黄色の浮標（以下「本件浮標」という。）を認め、本件浮標を避けようと左舵を取り、090°の針路として航行したところ、船首方約30m付近に狭い間隔で黄色の均等に並んだ浮標を認め、両舷主機を後進運転として行きあしを止めたあと中立運転とした。

船長は、見張りの航海士補に周囲を確認させたところ、右舷側船底に索が通っているとの報告を受けて定置網（以下「本件定置網」という。）に乗揚げたことに気付いた。（図1参照）

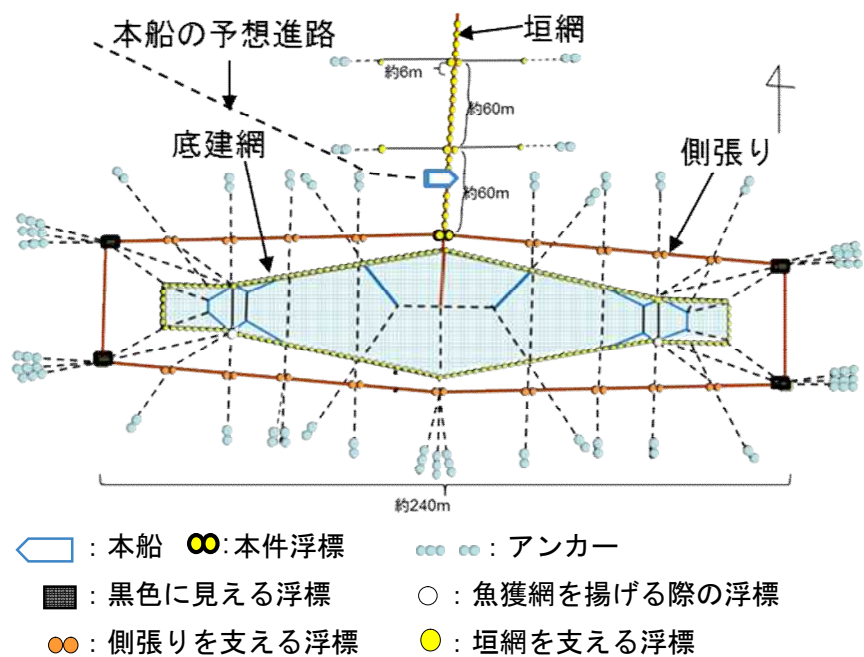


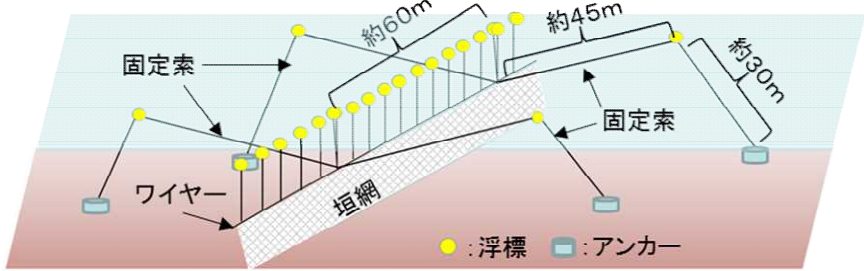
図1 本件定置網への侵入状況

本船は、左舷主機を適宜後進として下がったところ、10時03分ごろ、船体に衝撃を感じた後、左舷主機が危急停止した。

船長は、右舷主機を後進として本件定置網から脱出を試みたところ、右舷主機が危急停止したので、直ちに投錨して海上保安庁に携帯電話で本船の位置と本件定置網に乗り揚げた旨の報告を行った。

海上保安庁から連絡を受けた本件定置網の所有者が作業員とともに漁船で来援し、作業員が本船の両舷のプロペラ軸に絡んだ索の除去作業を行い、右舷プロペラ軸に絡んだ索は除去できたものの、左舷プロペラ軸に絡んだ索は除去できなかった。

本船は、船長及び乗組員が来援に来た巡視艇に乗船した海上保安官の聴取を受けた後、右舷主機を使用し、14時40分ごろ館山港専用棧橋に入港した。

<p>その他の事項</p>	<p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の損傷状況 参照)</p> <p>本船の喫水は、船首約1.2m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、本船の船長としての経験は約1年であり、洲崎南方沖の海域の航行経験を3回有していたが、洲崎南方陸岸付近を航行するのは初めてであった。</p> <p>船長は、本事故当時、船首方約500mに黒色に見える東西2つずつの浮標は東西の間隔が広く、他の浮標は見えなかったため定置網の浮標ではなく、単独の漁具浮標だと思い、同浮標の間を航行できると判断していた。</p> <p>本船は、洲崎南方沖の共同漁業権^{*1}のエリアを海図に記入していたが、本件定置網の位置を把握していなかった。</p> <p>本件定置網の浮標は黄色であるが、浮標に海藻等が付いて汚れている場合、黒く見えることがあった。</p> <p>本件定置網は、全長が約240mで、網が海底に全没して海底の魚を捕る底建網であり、底建網を網の形に形成する側張りに使用する直径約30cmの丸型浮標が、側張りを固定する固定索にかかる力に応じて2～5個が側張りに索で結ばれ海面から出る構成になっていた。</p> <p>本件定置網につながっている垣網は、本件定置網から陸に向かうワイヤーに結ばれており、垣網が潮流などで横移動しないように本件定置網から約60mごとに黄色の浮標の付いた固定索で固定され、また同ワイヤーが沈まないよう黄色の浮標が索で結ばれていた。(図2参照)</p>  <p>図2 本件定置網の垣網の構成</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、本件定置網の位置を事前に把握しておらず、洲崎南方沖を東南東進中、船長が、船首方に黒色に見える二つの東西に分かれた浮標を認めた際、定置網の浮標とは知らずに同浮標の間を航行しようとしたことから、間近に迫った本件浮標を避けようと左転して090°</p>

*1 「共同漁業権」とは、採貝採藻など、漁場を地元漁民が共同で利用して漁業を営む権利をいう。

	<p>の針路で航行し、狭い間隔で並んだ黄色の別の浮標を認め、両舷主機を後進として行きあしを止めたものの、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件定置網の位置を事前に把握しておらず、洲崎南方沖を東南東進中、船長が、船首方に黒色に見える二つの東西に分かれた浮標を認めた際、定置網の浮標とは知らずに同浮標の間を航行しようとしたため、間近に迫った本件浮標を避けようと左転して090°の針路で航行し、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>船長が、本事故後に採った措置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 出港前ブリーフィングにおいて、乗組員の情報共有を図り、海図を使用して危険箇所の確認を行うこととした。 ・ 海図及び電子海図に本件定置網及び付近の定置網の位置を記入した。 <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"> ・ 船長は、発航前に業務で航行する海域の水路状況の把握に努め、共同漁業権が設定されている海域には、漁業施設が設置されているので、漁業協同組合等に確認し、同海域を航行する際は十分に注意して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

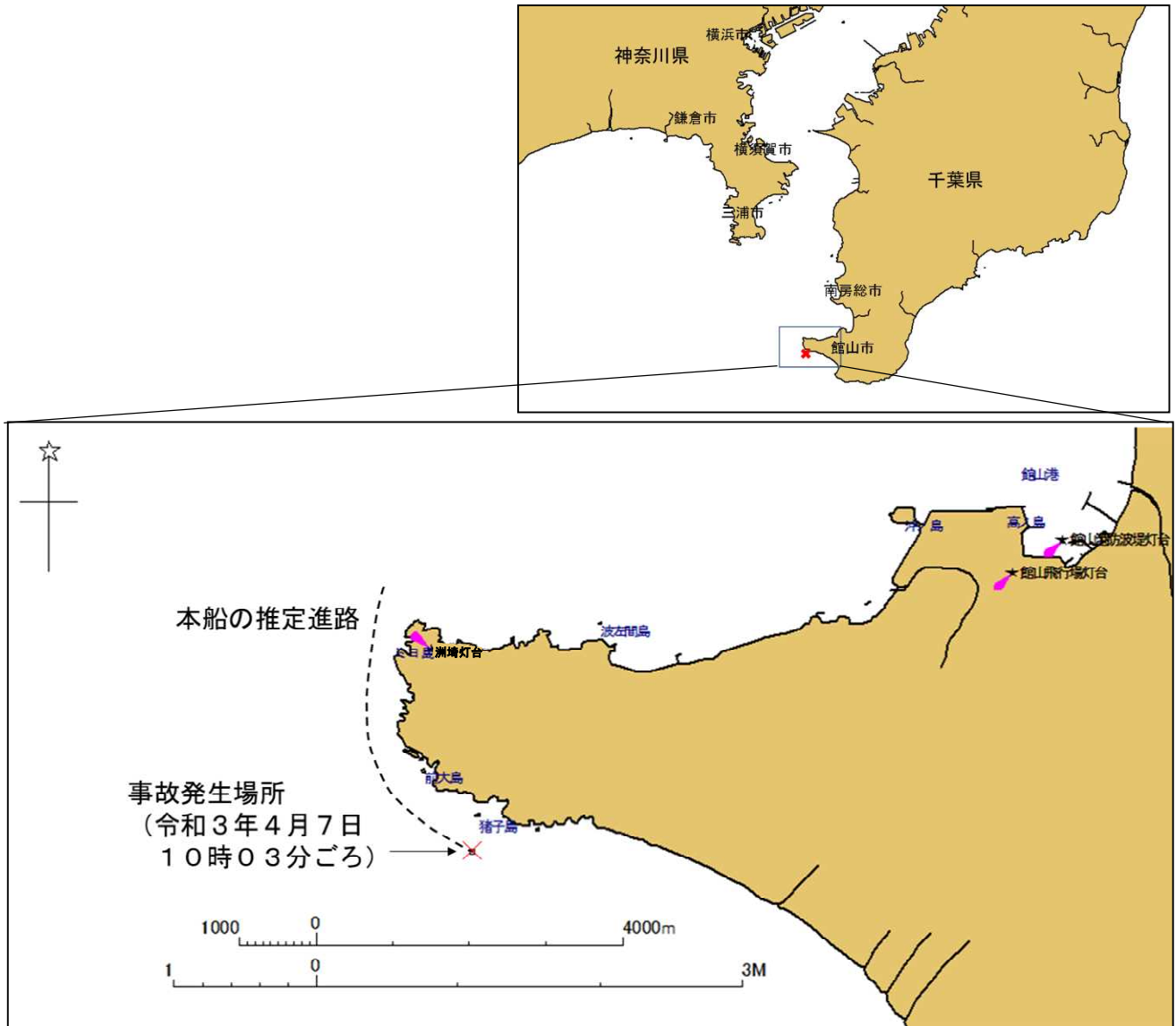
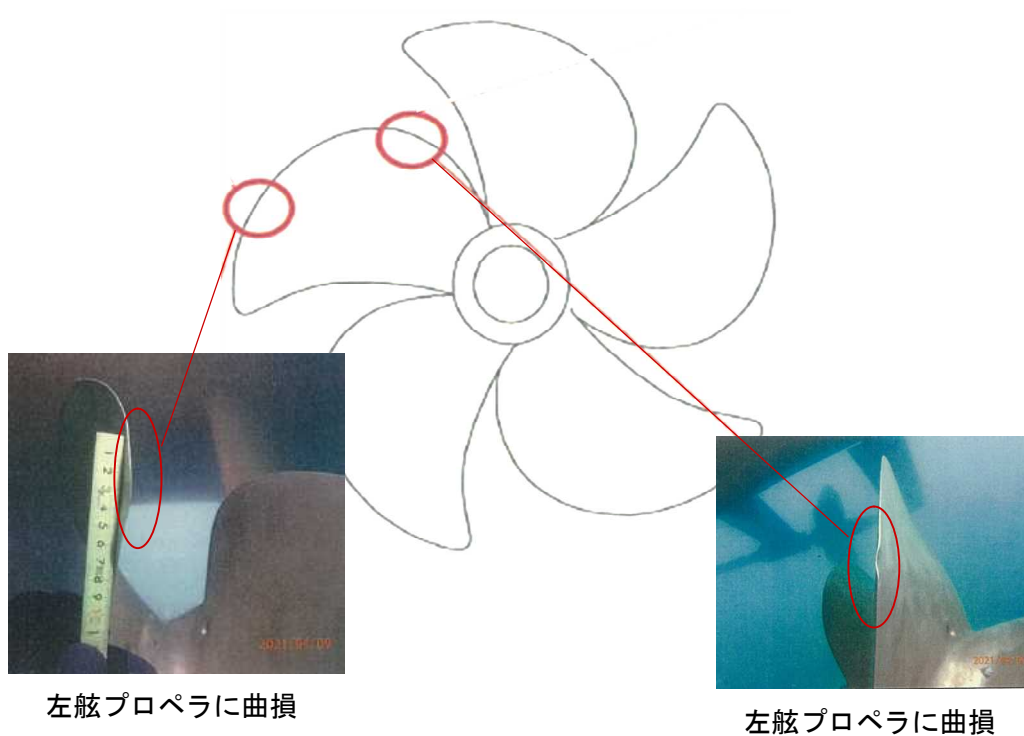


写真1 本船の損傷状況



左舷プロペラに曲損

左舷プロペラに曲損