

## 船舶事故調査報告書

令和4年2月9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3年3月15日 00時12分ごろ
発生場所	岩手県大船渡市大船渡港 大船渡港珊瑚島南灯台から真方位269°400m付近 （概位 北緯39°02.1′ 東経141°43.3′）
事故の概要	貨物船兼砂利運搬船第五十一進宏丸 <sup>しんこう</sup> は、離岸して大船渡港を南南西進中、漁業区画に進入し、養殖施設を損傷した。
事故調査の経過	令和3年3月23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	貨物船兼砂利運搬船 第五十一進宏丸、748トン 143646、進宏海運株式会社 75.29m×14.30m×8.25m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、令和元年7月16日
乗組員等に関する情報	船長 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年4月25日 免状交付年月日 令和2年6月21日 免状有効期間満了日 令和7年6月21日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 養殖施設 養殖いかだに破損等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約1.7m、潮汐 上げ潮の初期 大船渡市には、強風注意報が13日09時52分から15日20時09分まで、波浪警報が14日10時23分から14日16時03分まで、波浪注意報が14日16時03分から15日04時23分まで、それぞれ発表されていた。
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、砕石2,150トンを積載し、京浜港に向け、令和3年3月12日18時40分ごろ青森県八戸市八戸港を出港したのち、13日06時20分ごろ低気圧の接近による荒天を避けて大船渡港の岸壁に着岸し、14日23時50分ごろ離岸し

	<p>て航行を再開した。</p> <p>船長は、操舵室で単独の操船に当たり、大船渡港に養殖施設があることを知っていたものの、漁業区画の範囲及び養殖施設がどのように配置されているかなどの詳細な状況を知らなかったが、養殖施設のブイなどを目視したら避ければ良いと思い、約7ノットの対地速力で、リモコン操舵により南進した。</p> <p>船長は、珊瑚島西方沖において、15日00時09分ごろ大船渡港西岸に沿って右転して南南西進を始めたのち、右舷船首方に係留していた作業船のケッジアンカー<sup>*1</sup>のアンカーワイヤーの方向が気になり、右舷方を注視しながら、大船渡漁港（下船渡地区）南方沖の漁業区画に向かって航行を続けた。</p> <p>船長は、ふと前方に視線を戻したところ、船首方至近に養殖施設のブイがあることに気付き、慌てて機関を後進にかけて右舵を取ったものの間に合わず、00時12分ごろ、本船が漁業区画に進入し、養殖施設を損傷した。</p> <p>船長は、衝撃を感じなかったので養殖施設に接触していないものと思い、右舵を取り続けて反転し、北進して珊瑚島北方沖に投錨し、船体を点検して異常がなかったため、抜錨して航行を再開した。</p> <p>船長は、養殖施設の所有者が所属する漁業協同組合の通報を受けた海上保安庁からの連絡によって、養殖施設が損傷したことを知った。（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船にレーダー及びECDIS（電子海図情報表示装置）が装備されており、本事故当時、作動させていたものの、両装置の画面を確認していなかった。</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>本船は、珊瑚島西方沖を南南西進中、船長が、右舷方を注視しながら大船渡漁港（下船渡地区）南方の漁業区画に向かって航行を続けたことから、同区画に進入して養殖施設を損傷したものと推定される。</p> <p>船長は、大船渡港に養殖施設があることを知っていたものの、漁業区画の範囲及び養殖施設がどのように配置されているかなどの詳細な状況を知らなかったことから、漁業区画に向かって航行したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が珊瑚島西方沖を南南西進中、船長が、右舷方を注視しながら大船渡漁港（下船渡地区）南方の漁業区画に向かって航行を続けたため、同区画に進入して養殖施設を損傷したものと推</p>

\*1 「ケッジアンカー（kedge anchor）」とは、主に小型鋼船が船尾側で使用し、離岸時に揚錨することで船尾を岸壁から離す目的で、着岸前に岸壁から離れた場所に投錨する小型錨のことをいう。

	定される。
<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>・ 船長は、養殖施設が存在する港を航行する際には、事前に水路誌等で当該港に至る航路の情報を調査し、必要に応じて当該港の船舶代理店等から詳細な情報を入手して航海計画を立てること。</li> <li>・ 操船者は、養殖施設を目視だけで認識するのは難しいので、レーダーやE C D I S等の航海機器を活用すること。</li> <li>・ 操船者は、養殖施設の配置などは一見しただけでは分かりにくいので、養殖施設を避けるのではなく、漁業区画を避けて航行することが望ましい。</li> </ul>



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (ノット(kn))
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
23:37:37	39-03-31.2	141-43-32.3	014	018.3	0.0
23:43:38	39-03-31.1	141-43-32.3	014	018.3	0.0
23:58:22	39-03-27.0	141-43-41.3	188	185.9	3.6
00:07:43	39-02-33.7	141-43-34.4	190	188.4	7.1
00:08:53	39-02-25.5	141-43-32.6	195	187.8	7.2
00:09:26	39-02-21.8	141-43-31.1	206	201.6	6.7
00:11:02	39-02-13.3	141-43-24.8	213	213.0	5.8
00:13:08	39-02-05.0	141-43-18.9	241	198.3	1.7
00:13:56	39-02-04.4	141-43-18.8	264	189.8	0.6
00:14:23	39-02-04.1	141-43-18.7	272	194.8	0.5

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から59m、船尾から17m、左舷から8m、右舷から7mであった。