

船舶事故調査報告書

令和4年7月13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
発生日時	令和3年9月11日 05時15分ごろ
発生場所	北海道北見市 栄浦漁港北方沖 浜佐呂間港北防波堤灯台から真方位031° 3.5海里（M）付近 （概位 北緯44° 08.6′ 東経143° 58.2′）
事故の概要	漁船第三希祥丸は、北西進中、定置網に乗り揚げた。 第三希祥丸は、甲板員1人が負傷し、プロペラに曲損を生じた。
事故調査の経過	令和3年10月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第三希祥丸、3.4トン HK3-126668（漁船登録番号）、個人所有 10.60m（Lr）×2.93m×0.75m、FRP ディーゼル機関、276kW（動力漁船登録票による）、平成20年8月
乗組員等に関する情報	船長 46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11年5月21日 免許証交付日 平成31年2月7日 （令和6年5月20日まで有効） 甲板員A 69歳 操縦免許 なし
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	本船 プロペラに曲損 定置網 なし
気象・海象	気象：天気 霧、風向 南南東、風力 1、視程 約10～20m 海象：波向 北北東、波高 約0.2m、潮汐 高潮時 日出時刻：04時58分ごろ 北見市常呂町には、9月10日15時38分に濃霧注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長及び甲板員Aほか3人が乗り組み、さけ・ます定置漁業の目的で、令和3年9月11日03時50分ごろ栄浦漁港を出港

	<p>し、霧により視程が約10～20mとなった状況下、サロマ湖第2湖口を經由して‘常さけ定第4号内を東西方向に延びる幅約30mの水路’（以下「本件水路」という。）を航行し、常さけ・ます定第12号（以下「本件漁場」という。）に着いて定置網内の魚を揚収した後、同漁港への帰航を開始した。</p> <p>船長は、他の乗組員を操舵室後方の甲板上で休息させ、操舵室内の舵輪付近に立って手動操舵により操船を行い、05時14分ごろ、本件水路に向けて約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進した。</p> <p>船長は、霧による視界不良を感じる中、変針予定場所まではまだ距離が離れていると思い、針路を直進に保とうと、磁気コンパスに意識を向けて航行を続けていたところ、05時15分ごろ、突然衝撃を感じ、本船が‘常さけ定第4号内の^{おがみ}陸網’（以下「本件定置網」という。）に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>甲板員Aは、操舵室後方の左舷側に設置された揚縄機付近に座った姿勢で休息していたところ、本船が本件定置網に乗り揚げた衝撃で、‘漁獲物が入った船首から1箱目の魚箱’（以下「魚箱A」という。）及び‘漁獲物が入った船首から2箱目の魚箱’（以下「魚箱B」という。）が左舷前方に移動し、魚箱Aと揚縄機の土台の間に左足を挟まれて、左大腿骨骨折を負った。</p> <p>本船は、自力で航行して栄浦漁港に戻った。 （付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 甲板員A、魚箱A及び魚箱Bの状況（イメージ） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>魚箱A及び魚箱Bは、水揚げ作業の際にリフトで移動されるので、ふだんから固縛がされていなかった。</p> <p>本船は、操舵室前部中央に舵輪及び磁気コンパス、同室前部左舷側にレーダー、同室前部右舷側にGPSプロッター兼魚群探知機（以下「本件GPSプロッター」という。）等が設置されていた。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダーを0.5Mレンジに設定し、本件GPSプロッターをレーダーと同程度の範囲が表示される縮尺にしており、本件GPSプロッターには本件定置網付近のボンデンの位置が表示されていた。</p> <p>漁獲物は、本事故当時、総重量約1,850kgであった。</p> <p>船長は、本事故当時、視力に問題がなく、眠気や疲労を感じていなかった。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、小型船舶用救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件GPSプロッターをよく見ていれば、変針予定場所を過ぎて本件定置網に向かっていることに気付くことができたと思つた。</p>
<p>分析</p>	

<p>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</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、濃霧注意報が発表され、霧により視程が約10～20mとなった状況下、栄浦漁港北方沖を約20knの速力で北西進中、船長が、変針予定場所まではまだ距離が離れていると思い込み、針路を直進に保とうと、磁気コンパスのみに意識を向けて同じ針路で航行を続けたことから、変針予定場所を過ぎて本件定置網に向かっていることに気付かずに、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、本船が本件定置網に乗り揚げた衝撃で、魚箱Aが移動したことから、魚箱Aと揚網機の土台の間に左足を挟まれて負傷したのと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、濃霧注意報が発表され、霧により視程が約10～20mとなった状況下、本船が栄浦漁港北方沖を約20knの速力で北西進中、船長が、変針予定場所まではまだ距離が離れていると思い込み、針路を直進に保とうと、磁気コンパスのみに意識を向けて同じ針路で航行を続けたため、変針予定場所を過ぎて本件定置網に向かっていることに気付かずに、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、視界不良の状況下で航行する際、磁気コンパスでの方位確認に加え、GPSプロッター等の航海計器を活用して船位等の確認を行い、速力を十分に減じて航行すること。 ・ 乗組員は、甲板上に積載された重量物が移動しないよう、固縛しておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



浜佐呂間漁港

(海上保安庁ホームページの海洋状況表示システム(海しる)を加工して使用)



写真1 本船

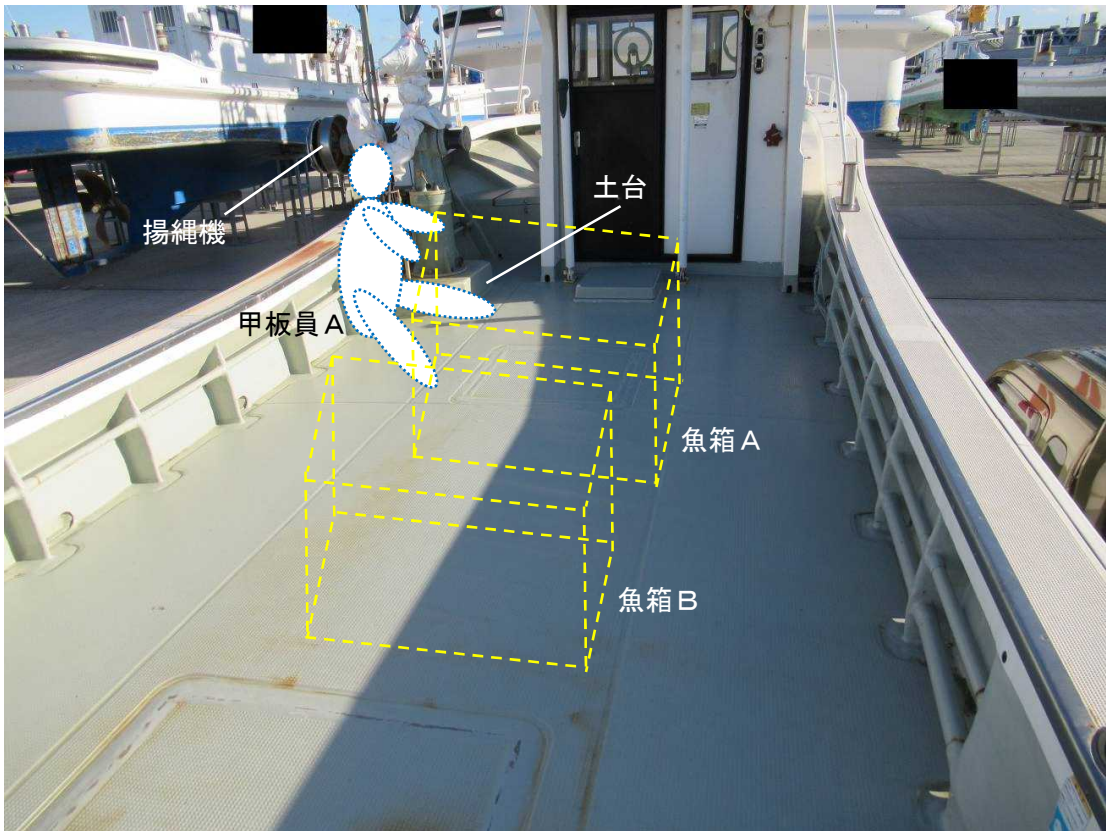


写真2 甲板員A、魚箱A及び魚箱Bの状況（イメージ）