

船舶事故調査報告書

令和6年2月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	のり養殖施設損傷
発生日時	令和5年3月9日 05時15分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区 横須賀港東防波堤北灯台から真方位352° 1.4海里付近 (概位 北緯35° 21.1′ 東経139° 39.5′)
事故の概要	油タンカー第五十八横油丸は、南進中、養殖施設に進入し、絡網して養殖施設が損傷した。
事故調査の経過	令和5年4月5日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	油タンカー 第五十八横油丸、17トン
船舶番号、船舶所有者等	210-49271 神奈川、横浜マリン石油株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	本船 なし 養殖施設 のり網に破損、漁具に損傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時 日出時刻：06時01分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、軽油約35kℓ及びA重油約26kℓを積載し、補油を行う目的で、神奈川県横須賀市横須賀港第2区に向け、京浜港横浜第2区を出港した。 船長は、京浜港横浜第5区を約7ノットの対地速力で南進中、右舷船首方にブイの灯光を認め、同灯光が養殖施設の端を示す灯光であり、養殖施設の外側を航行していると思って航行を続けていたところ、左舷船首方にもブイの灯光を認め、養殖施設の間にいることに気付いて左舵を取ったが、本船が養殖施設に進入し、絡網して養殖施設を損傷した。 船長は、所属する会社（以下「本件会社」という。）に携帯電話で連絡して本事故の発生を伝え、海上保安庁への通報を依頼した。 本船は、来援した養殖施設を管理する漁業協同組合の所属船によって絡網が解かれ、本件会社が手配したタグボートによりえい航されて京浜港横浜第2区に帰港した。 本船には、GPSプロッターが設置されておらず、簡易レーダーが設置されていたが、船長は、簡易レーダーの操作方法が分からなかったので使用しておらず、昼間に横須賀港に向けて航行したことは何度もあったが、夜間航行は2回目であった。

	船長は、本事故発生場所付近には時期によって養殖施設が設置されていることを知っていたものの、その範囲や設置状況などの詳細を把握しておらず、養殖施設に接近すれば、養殖施設の灯光でその範囲が分かると思っていた。
分析	本船は、京浜港横浜第5区を南進中、船長が、養殖施設の設置状況などの詳細を把握しておらず、養殖施設に接近すれば、養殖施設の灯光でその範囲が分かると思って航行を続けたことから、ブイの灯光を認めた際、養殖施設に向かっていることに気付かず、養殖施設に進入し、同施設が損傷したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が京浜港横浜第5区を南進中、船長が、養殖施設の設置状況などの詳細を把握しておらず、養殖施設に接近すれば、養殖施設の灯光でその範囲が分かると思って航行を続けたため、養殖施設に進入したことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、あらかじめ、航行予定海域の障害物（養殖施設等）を調査し、避陰線^{*1}を含め安全なコースを設定しておくこと。 ・ 船長は、自船に搭載している航海計器の使用に慣熟しておくこと。

^{*1} 「避陰線」とは、あらかじめ海図上で危険水域を調査して、物標の方位線または重視線や距離などにより、危険側と安全側の境界線を明示しておく。この境界線を避陰線という。（出典 地文航法、長谷川健二・平野研一・石倉歩、海文堂出版株式会社（2021年5月10日二訂4版発行））