

船舶インシデント調査報告書

平成23年6月30日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）
委員 山本 哲也
委員 石川 敏行
委員 根本 美奈

インシデント種類	運航不能（絡網）
発生日時	平成22年10月6日 23時30分ごろ
発生場所	北海道広尾町十勝港東方沖 広尾灯台から真方位079°44.5海里付近 (概位 北緯42°08.8′ 東経144°18.0′)
インシデント調査の経過	平成22年10月7日、本インシデント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 乗組員等に関する情報	練習船 ^{しょうよう} 翔洋、139トン 132188、岩手県宮古市 37.30m×6.90m×2.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成5年11月 船長 男性 46歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年12月23日 免状交付年月日 平成21年12月9日 免状有効期間満了日 平成27年2月28日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか9人が乗り組み、教官1人及び実習生14人を乗せ、さんま棒受け網漁の実習のため、十勝港東方沖の漁場に至り、平成22年10月6日17時10分ごろ、さんまの群れを追いかけて網入れを行ったが、漁獲がなかったため、可変ピッチプロペラの翼角（以下「翼角」という。）を後進約2°として船体を静止状態とし、集魚灯を点灯してさんまの群れが集まるのを待った。</p> <p>本船の網入れは、船長が、単独で作業状況が見渡せる羅針儀甲板で遠隔操縦装置により操船しながら、指揮を執っていた。</p> <p>船長は、羅針儀甲板においては、左舷排水口から出る冷却水の泡が海面上を船体から離れていく状況から行きあしがないことを確認していた。</p> <p>船長は、翼角の操作を遠隔操縦装置に切り替えて船橋から羅針儀甲板へ移動し、後進約2°として左舷排水口からの泡の動きを見て行きあしがないことを確認し、23時30分ごろ左舷側の集魚灯を消して網入れを開始したところ、上甲板左舷船尾より「ストップ、ストップ」という声を聞いたので、翼角を後進10°として船橋に移動し、機関回転数を下げてプロペラのクラッチを切った。</p>

	<p>本船は、自船の網がプロペラに巻き付いて航行不能となったので、7日03時20分ごろ救助要請を行い、来援した海上保安庁の巡視船にえい航され、釧路港外に到着した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：うねり 約1m</p>	
その他の事項	<p>本船の網入れ方法は、やや後進の状態とし、左舷側甲板上に並んだ作業員が、向^{むかうだけ}竹と称する長さ約15mの浮力のあるFRP製円筒を舷側から海面に下ろし、引き続いて向竹に付属した幅23mの網を海中に落として左舷側に風を受けながら向竹を船体から遠ざけ、網を広げていくというものであった。</p> <p>向竹は、本事故当時、船体から離れていなかった。</p> <p>向竹の船尾端からプロペラまでの距離は、約11mであった。</p> <p>船長は、船橋においては、電磁ログが装備されていたことから、目視及び電磁ログにより対水速力の確認をしていた。</p> <p>船長は、集魚灯を消灯した後は海面状態から行きあしを確認することができなかった。</p> <p>本船は、主機回転数毎分835において、翼角0°ではやや前進行きあしとなり、翼角後進3°で完全に後進行きあしとなるが、翼角後進約1～2°では前進するか後進するかは状況により変化し、船体静止状態を保持することは困難であった。</p> <p>船橋での翼角の操作は、翼角の指示器を確認しながら、コンソールパネルにある大きめの変節ダイヤルで行っていた。</p> <p>船橋から羅針儀甲板に翼角の操縦を移すときは、船橋のコンソールパネル及び遠隔操縦装置の翼角つまみをそれぞれ0°として遠隔操縦装置に切り替えていた。</p> <p>遠隔操縦装置は、目盛りが小さいので微調整が困難であった。</p> <p>遠隔操縦装置による翼角の操作は可能であったが、主機回転数の調整はできず、プロペラの回転を止めることはできなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</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、十勝港東方沖において、さんま棒受け網漁の網入れをする際、船長が、行きあしの確認を適切に行わず、前進行きあしの状態で網を投入したことから、たるんでいた網が推進器に絡んで航行不能になったものと考えられる。</p> <p>本船は、左舷から投入した向竹が、左舷側からの風が風力1であり、本船から離れなかったことから、網のたるみが生じていた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、船長が、遠隔操縦装置の翼角目盛りを後進約2°としたつもりが、0°付近で設定していたことから、前進行きあしとなっていた可能性があると考えられる。</p>

原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、十勝港東方沖において、さんま棒受け網漁の網入れをする際、船長が行きあしの確認を適切に行わなかったため、たるんでいた網が推進器に絡んだことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>船長は、本インシデント後、遠隔操縦装置の翼角調整目盛を分かりやすくするため、翼角目盛りを後進2° から前進側を「緑」に、後進2° から後進側を「赤」に色分けし、前進行きあしとならないように目盛りの表示を変更した。</p>