

## 船舶インシデント調査報告書

平成24年12月20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 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成24年9月15日（土） 11時30分ごろ
発生場所	長崎県新上五島町有川港 有川港B防波堤灯台から真方位328°450m付近 （概位 北緯32°59.5′ 東経129°06.3′）
インシデント調査の経過	平成24年9月15日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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。
<b>事実情報</b> 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	旅客船 ふえにつくす、68トン 129045、美咲海送有限会社 26.40m×5.20m×2.41m、軽合金 ディーゼル機関、1,471kW、昭和61年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成19年4月16日 免状交付年月日 平成24年4月12日 免状有効期間満了日 平成29年4月15日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、旅客10人を乗せ、平成24年9月15日11時28分ごろ、ふだんどおり、針路約225°（真方位）速力約25ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で有川港の港界に差し掛かった際、天候が急変して豪雨になり、視程がそれまでの約1,000mから操舵室前方約20mの船首旗ざおが見えないほどに悪化したので、速力を15knに減速した。 本船は、船長が、乗組員2人を見張りに就け、定置網の旗ざおやブイを見落とさないよう指示していたが、11時30分ごろ同旗ざおを発見したものの、定置網（以下「本件定置網」という。）内に進入したのち、船長が機関停止に続いて機関を後進にかけたところ、網を張るロープ（直径約22mm）が、船尾の水面下約1mに付設されている上げた状態のフラップ（長さが約80cm、幅が約30cmの左右両舷に装備された2枚の可変翼を操舵室から油圧で操作し、旅客数に応じて

	<p>船首を上下させて燃費を改善できる装置)と固定翼との隙間に強くかみ込んで外れなくなった。</p> <p>船長は、旅客に本船が運航できなくなった旨を伝え、有川漁業協同組合や会社に連絡を行って救助を依頼した。</p> <p>本船は、旅客に負傷はなく、来援した漁船2隻にかみ込んでいたロープを切ってもらうなどして救助され、約2時間7分遅れで有川港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北、風力 4、視程 約20m</p> <p>海象：波高 約2.5m、うねり高 約4m</p>
その他の事項	<p>有川港港界付近には、多数の定置網が設置されていた。</p> <p>本件定置網は、台風が過ぎた後に網を張る予定で網が張られておらず、網を張るロープが、長辺約100m、短辺約60mの長方形に敷設され、約30cm間隔でブイを付けて水面に浮いた状態であり、有川港に最も近い角には長さ約6mの旗ざおに上下にそれぞれ約50cm角の赤色と黄色の旗を付け、灯火を設置していた。</p> <p>本船は、有川港に入港する際、港内から出て来る小型漁船や左舷側の防波堤を避けるため、右舷側の本件定置網に接近して入航するようにしていた。</p> <p>船長は、本インシデント当時、レーダーを定置網の旗ざおや防波堤が確認できるふだんどおりの1.5海里(M)レンジとしていたが、急な豪雨が反射して画面全体が緑になり、レーダー画面では旗ざおや防波堤が確認できなかった。</p> <p>また、船長は、本インシデント当時、GPSプロッターをふだんどおりの2.99Mレンジとしていたが、一段階下の2.24Mレンジに切り替えても画面に自船位置が再度映し出されるまでに約12秒掛かり、その後もツマミで微調整する必要があったので、同レンジへの切替えを断念し、目視で入港することとした。</p> <p>船長は、豪雨で視界不良となった際、更に減速を考えたものの、速力10kn以下になると後方からのうねりに対して船体が安定しないと思い、速力15knを維持することとした。</p> <p>本船は、本インシデント当時、後方からのうねりがあり、フラップを下げていると船体が安定しないので、フラップを上げていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、右舷側の本件定置網に接近して有川港に入航中、雨で視界不良となった際、レーダーで本件定置網の旗ざおなどが確認できない状態で航行したことから、本件定置網を張るロープ内に進入し、機関を後進にかけたところ、同ロープがフラップと固定翼の隙間にかみ込</p>

	<p>んで外れなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。</p> <p>本船は、有川港に入港する際、港内から出て来る小型漁船や左舷側の防波堤を避けるため、右舷側の本件定置網に接近して入航するようにしていたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、右舷側の本件定置網に接近して有川港に入航中、雨で視界不良となった際、レーダーで本件定置網の旗ざおなどが確認できない状態で航行したため、本件定置網を張るロープ内に進入し、機関を後進にかけたところ、同ロープがフラップと固定翼との隙間にかみ込んで外れなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</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>・ 入港時、雨でレーダーが使用できず、視界不良で目視による航行もできなくなった際は、GPSプロッターを使用して入航するか、視界が回復するまで港外で待機すること。</li> <li>・ 定置網に接近し過ぎないこと。</li> <li>・ 定置網が設置されている区域に進入した際は、機関を停止し、網、船体、推進器等の状況を把握した上、機関使用の是非を判断すること。</li> </ul>