

東北地方沿岸における 養殖施設等損傷事故の状況

～確かな情報入手(船位の確認と事前の調査)で
養殖施設等への進入ゼロへ～



平成28年3月
運輸安全委員会事務局 仙台事務所

はじめに

運輸安全委員会事務局仙台事務所は、東北6県及び新潟県とこれらに接する海域を管轄区域としており、その沿岸（以下「東北地方沿岸」という。）には、のり、わかめ、ほたてなどの養殖施設や定置網が多数存在します。

航行する船舶が養殖施設等に入り入れ、それらを損傷する事故も発生していることから、運輸安全委員会がこれまで（平成20年10月から平成27年8月まで）に公表した船舶事故等調査報告書中、東北地方沿岸で発生した養殖施設等の損傷事故43件を対象として、発生状況等を取りまとめました。

本冊子が、船舶の乗組員をはじめ、海事関係者の理解を深め、同種事故の防止のために活用いただければ幸いです。

目次

| | | |
|-----|------------------------------------------------------------------|---|
| 1 | 養殖施設等損傷事故の発生状況 | |
| ① | 県別発生場所 | 1 |
| ② | 船舶の種類 | 2 |
| ③ | 発生月 | 2 |
| ④ | 発生時刻 | 2 |
| 2 | 船舶事件事例 | |
| 事例① | 視界制限時、漁船の船長が目視だけに頼る見張りを行っていたため、 養殖施設に気付かず進入した事例 | 3 |
| 事例② | プレジャーボートで遊漁中、養殖施設付近に圧流されたこと に気付かずに機関を使用し、推進器等に養殖施設のロープが絡まった事例 | 4 |
| 事例③ | 押船列の船長が養殖施設が設置されていることを知らず、また、 同施設の浮標灯やレーダー映像も認めずに同施設内に錨泊した事例 | 5 |
| 3 | 事故から得た教訓 | 6 |



1 養殖施設等損傷事故の発生状況

① 県別発生場所

事故の発生場所は図1のとおりで、岩手県と宮城県の沿岸で32件と、全体の約75%が、両県の沿岸で発生している。また、岩手・宮城両県沿岸の発生場所は図2のとおりで、両県沿岸で養殖漁業が盛んなことから、事故の発生も多くなっている。

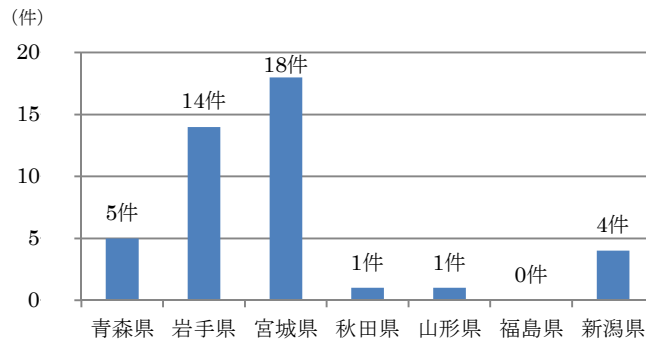


図1 県別発生件数

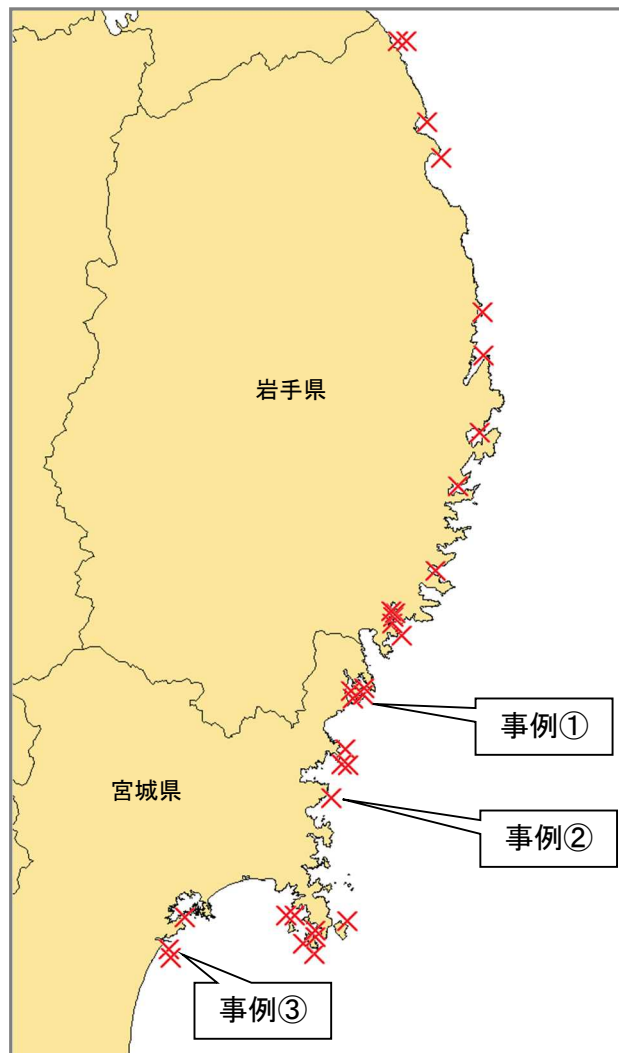


図2 岩手・宮城両県沿岸の発生場所

② 船舶の種類

発生状況を船舶別に見ると、貨物船が18隻で42%と最も多く、次いで漁船が10隻で23%、プレジャーボートが9隻で21%となっていて、この3船種で、全体の86%を占めている。

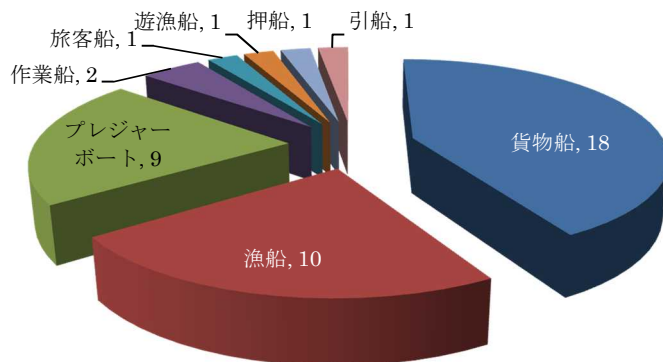


図3 船舶別発生状況

③ 発生月

発生状況を月別に見ると、12月に最も多く発生している。

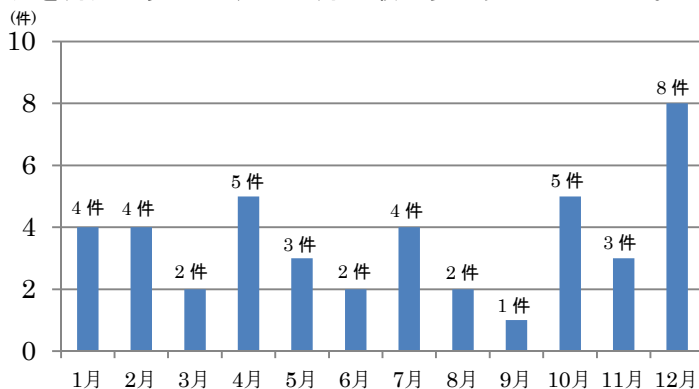


図4 月別発生状況

④ 発生時刻

発生状況を時間帯別に見ると、00時～06時台の夜間の時間帯が多く、この時間帯で全体の約45%の事故が発生している。また、昼間の時間帯でも11時台が多くなっているが、これは、プレジャーボート、遊漁船、遊覧船など、レジャー関係の船舶の事故となっている。

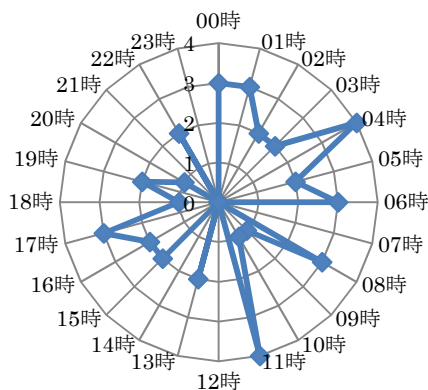


図5 時刻別発生状況

2 船舶事故事例

事例①

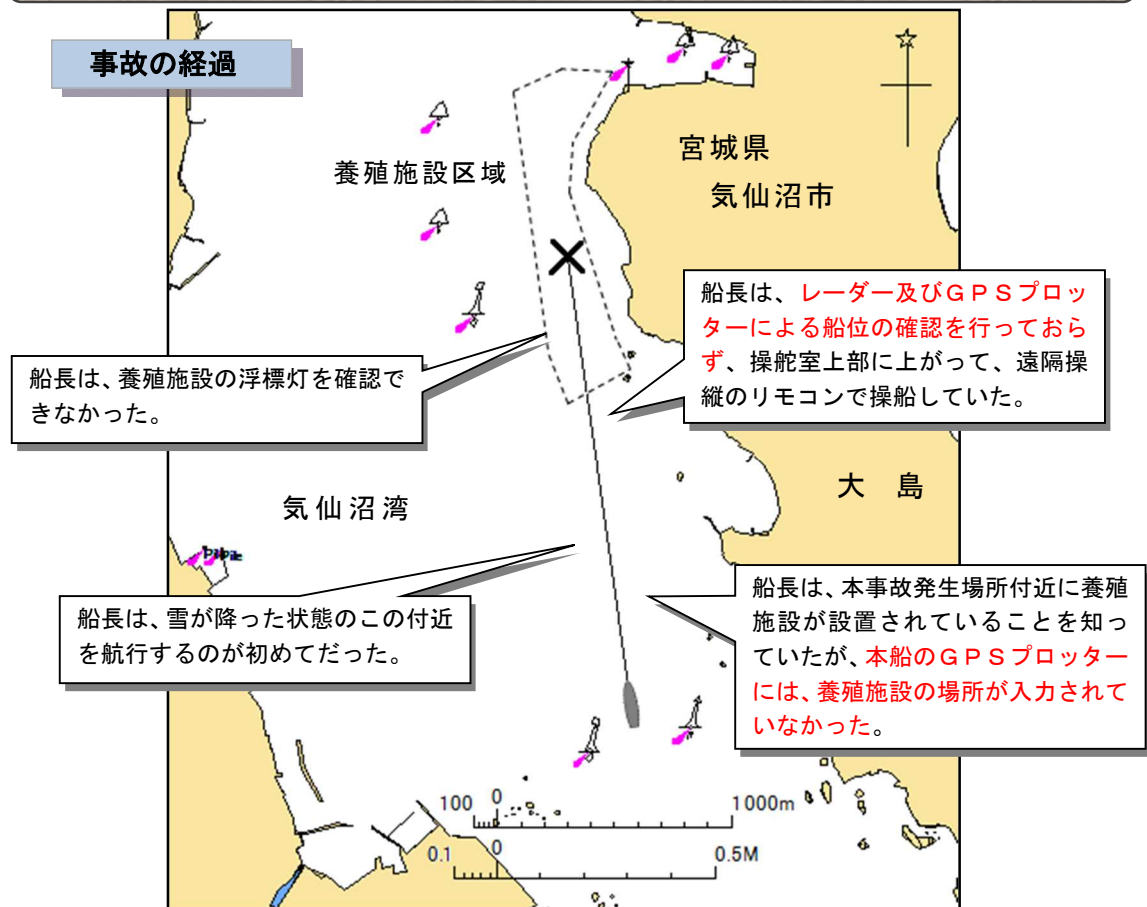
視界制限時、漁船の船長が目視だけに頼る見張りを行っていたため、養殖施設に気付かず進入した事例

概要

本船（14トン）は、船長ほか5人が乗り組み、雪によって視界制限状態となった状況下、水揚げのため宮城県気仙沼港に向け航行中、船長が、目視だけに頼る見張りを行っていたため、養殖施設に気付かず、平成24年12月25日19時20分ごろ、宮城県気仙沼市大島大向西方沖の養殖施設に進入した。

天気：雪、風向：西北西、風速：約3.9m/s、視程：100m以下、波高：約1～1.5m

事故の経過



原因

本事故は、夜間、本船が、雪によって視界制限状態となった大島大向西方沖を北北西進中、船長が、目視による見張りを行っていたため、わかめ養殖施設に気付かず、同施設に進入したことにより発生したものと考えられる。

教訓

視界制限状態の海域を航行する際は、目視だけではなく、レーダー及びGPSプロッターを使用して船位の確認を行うこと。

養殖施設の設置場所は、あらかじめGPSプロッターに入力しておくこと。



事例②

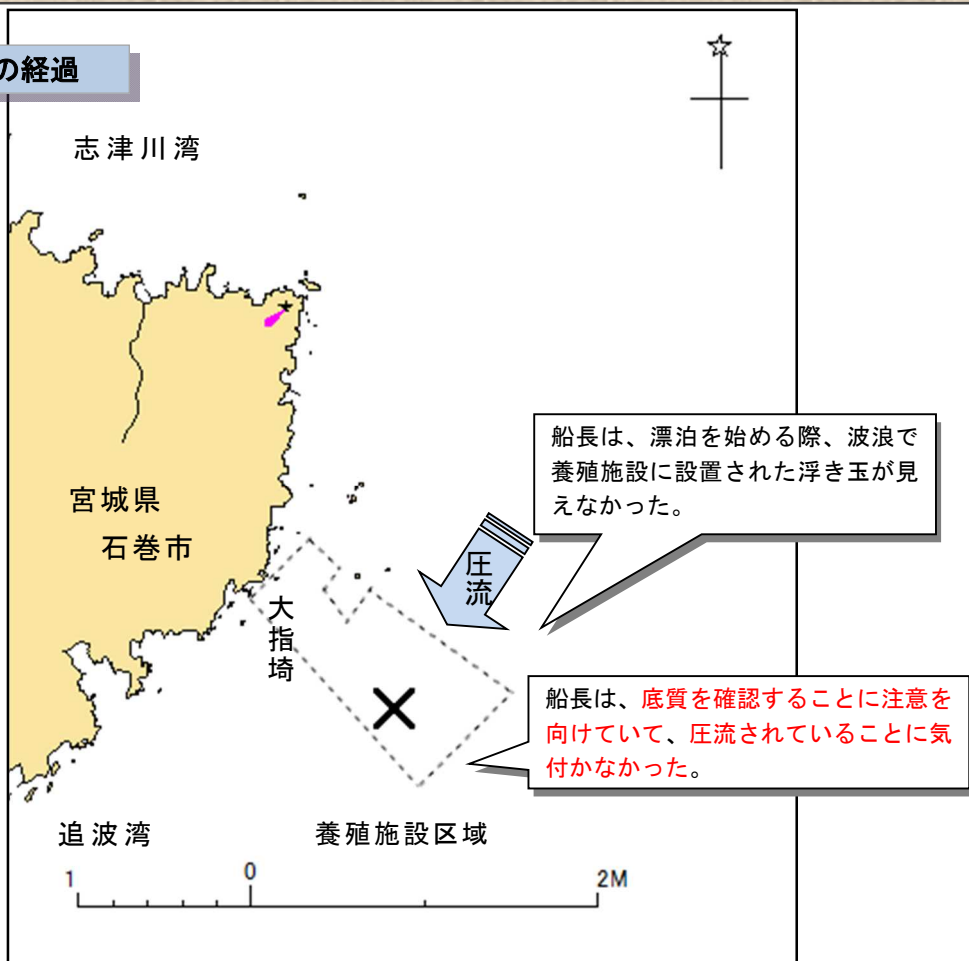
プレジャーボートで遊漁中、養殖施設付近に圧流されたことに気付かず機関を使用し、推進器等に養殖施設のロープが絡まった事例

概要

本船（3.45トン）は、船長1人が乗り組み、同乗者3人を乗せ、漂泊して釣りを行っていたところ、養殖施設に圧流され、同施設から離れようと機関を前進にかけた際、平成24年7月1日08時40分ごろ、宮城県石巻市大指埼南東方沖において、同施設のアンカーロープが推進器等に絡まり、航行不能となった。

天気：曇り、風向：北東、風速：約7.0m/s、視界：良好、波高：約1.5～2.0m

事故の経過



原因

本事故は、本船が、大指埼南東方沖で漂泊中、船長が、ひらめ釣りのできる場所かどうかについて、底質を確認することに注意を向けていたため、わかめ養殖施設のアンカーロープの方向に風で圧流されていることに気付かず、機関を前進にかけた際、推進器等に同施設のアンカーロープが絡まったことにより発生したものと考えられる。

教訓

養殖施設付近で漂泊した場合、周囲の状況を十分確認し、気象及び海象に注意して作業を行うこと。



事例③

押船列の船長が養殖施設が設置されていることを知らず、また、同施設の浮標灯やレーダー映像も認めずに同施設内に錨泊した事例

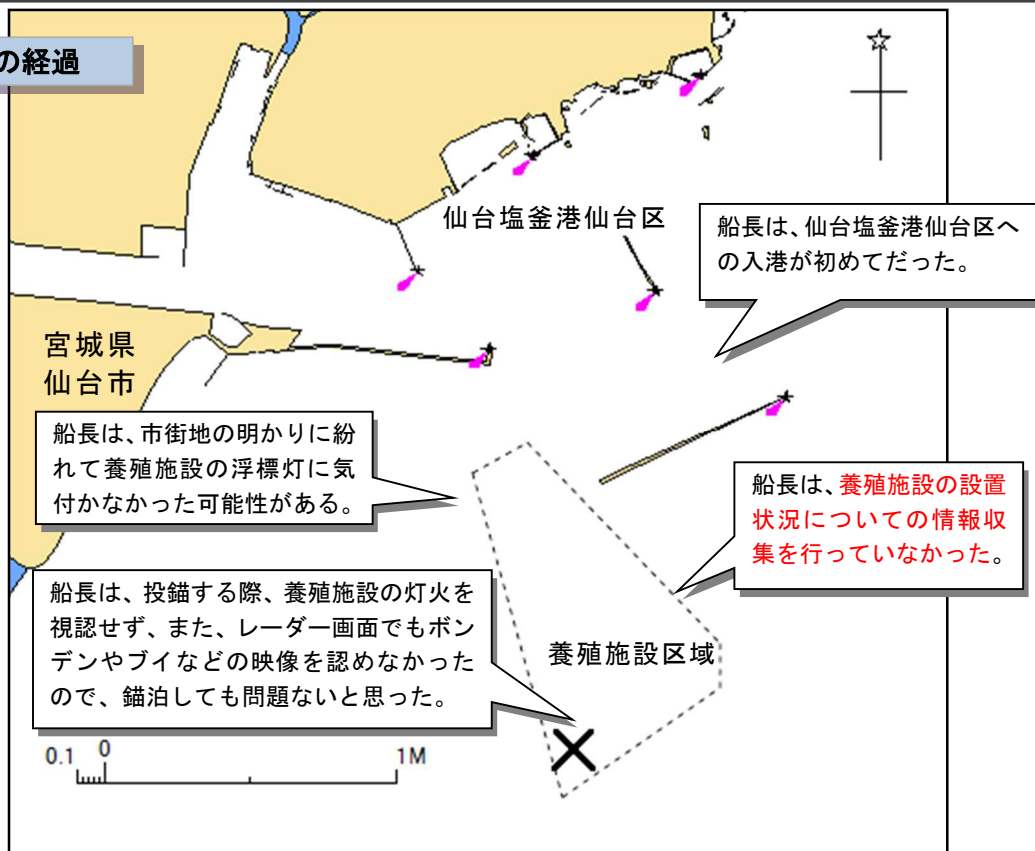
概要

A船（107トン）は、船長ほか4人が乗り組み、無人のバージ（780トン）と押船列を構成し、仙台塩釜港仙台区への入港待ちのため錨泊する際、船長が、養殖施設が設置されていることを把握しておらず、また、同施設の浮標灯やレーダー映像を認めず、錨泊しても問題ないと思い、平成25年1月29日02時00分ごろ、仙台塩釜港仙台区南方沖において、左舷錨を投じて錨泊した。

船長は、入港するために揚錨しようとして周囲を確認したところ、養殖施設の中に投錨していることに気付いた。

天気：晴れ、風向：北西、風速：約8～10m/s、視界：良好、波高：約1m

事故の経過



原因

本事故は、夜間、A船押船列が、仙台塩釜港仙台区南方沖で錨泊する際、船長が、のり養殖施設が設置されていることを把握しておらず、また、同施設の浮標灯を視認しなかったとともに、レーダー画面でもボンデンやブイなどの映像を認めなかったため、錨泊に支障がないと思って投錨したところ、左舷錨にのり網等が絡まって同施設が損傷したことにより発生したものと考えられる。

教訓

養殖施設の設置状況について、事前に海上保安庁の「[沿岸海域環境保全情報（CeisNet：シーズネット）](#)」又は「[漁具定置箇所一覧図](#)」で確認するか、地元の漁業協同組合から情報収集を行うこと。



3 事故から得た教訓

- ※ 視界制限状態の海域を航行する際は、目視だけではなく、レーダー、GPSプロッター等を使用して船位の確認を行うこと。
- ※ 航行海域の養殖施設の設置場所は、あらかじめGPSプロッターに入力しておくこと。
- ※ 養殖施設付近で漂泊した場合、周囲の状況を十分確認し、気象及び海象に注意して作業を行うこと。
- ※ 養殖施設の設置状況について、事前に海上保安庁の「[沿岸海域環境保全情報\(CeisNet: シーズネット\)](#)」又は「[漁具定置箇所一覧図](#)」で確認するか、地元の漁業協同組合から情報収集を行うこと。

養殖施設等の損傷事故では、「養殖施設等の存在を知らなかった。」若しくは「既に養殖施設等を通じた、又は、設置されていない時期とっていた。」といった要因による事故が多く発生しています。

航行海域の事前調査や、レーダー、GPSプロッター等を使用した船位の確認を行い、また、気象条件にも注意して、養殖施設等への接近を避け、事故を未然に防ぐことを心がけましょう。

問合せ先

運輸安全委員会事務局仙台事務所
〒983-0842
仙台市宮城野区五輪1-3-15
仙台第3合同庁舎8階
Tel 022-295-7313 Fax 022-299-2340
sndjim-u53eu@mlit.go.jp



 **船舶事故
ハザードマップ** ~地図から探せる事故と
リスクと安全情報~
<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap>

 **船舶事故ハザードマップ
モバイル** >>>  
<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/mobile/index.html>