

## 船舶事故調査報告書

平成25年11月14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

事故種類	定置網損傷
発生日時	平成25年5月26日（日） 03時25分ごろ
発生場所	福岡県福津市津屋崎漁港沖 津屋崎漁港1号防波堤西端から真方位185° 190m付近 （概位 北緯33° 47.0′ 東経130° 27.4′）
事故調査の経過	平成25年5月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	プレジャーモーターボート ゆうほう、5トン未満 290-52622福岡、有限会社マックス 9.60m (Lr) × 2.75m × 1.24m、FRP ディーゼル機関、213.3kW、平成11年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 54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12年6月7日 免許証交付日 平成22年2月25日 （平成27年6月6日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 主機逆転減速機前進側クラッチ板に焼損、プロペラ軸に曲損 定置網 漁網等に破損
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、津屋崎漁港沖に近づき、船長が、レーダーを0.5海里レンジとし、徐々に減速を行い、対地速力約8ノットで津屋崎漁港の1号防波堤と沖防波堤の間（以下「港口」という。）に向けて北進中、右舷船首方に旗ざおが港口方向に並んでおり、月明かりで一番手前の旗が青色であることを認めた。</p> <p>船長は、昨年はオレンジ色の旗を掲げた旗ざおを右舷に見て入港していたことを思い出し、オレンジ色の旗が右舷標識と同様の可航水域を示していたので、旗が青色である今年は、左舷標識に倣って旗ざおを左舷に見て航行するものと思い、大きく右転して北東進した直後、平成25年5月26日03時25分ごろ機関が突然停止した。</p> <p>船長は、スロットルレバーを中立にするとともに、デッキライトを点灯し、操舵室から船尾に移動して確認したところ、本船の周囲の海</p>

	<p>面に浮きや漁網を認めたので、推進器が絡網したことを知り、プロペラ点検口からも状況を確認したが、とても自力での漁網の除去はできないと考え、携帯電話で118番（海上保安庁の緊急通報用電話番号）へ連絡して救助を求めた。</p> <p>海上保安庁からの連絡を受け、04時35分ごろ来援した福岡県水難救済会津屋崎支所の小型船舶1隻は、状況の調査を行い、当面の危険がないので、状況をきちんと把握して対処するため、明るくなってから定置網の所有者を呼んで来る旨を船長に告げた。</p> <p>定置網の所有者は、06時30分ごろ到着し、現場確認に来た海上保安官と共に絡網の状況を調査したところ、漁網等を切断する方法しかない状況であったので、船長は知り合いの潜水業者に漁網等の切断作業の依頼を行い、08時00分ごろプロペラから漁網が除去され、本船は、定置網所有者の船で引き出された後、08時15分ごろ自走して津屋崎漁港内の津屋崎ヨットハーバーに入港した。</p> <p>船長は、入港後、推進系統の機構に異常がないかを確認するため、業者を呼んで本船の点検を行ったところ、主機の逆転減速機の前進側クラッチ板の焼損及びプロペラ軸の曲損が確認されたので、修理を行った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>月没時刻 06時00分、月齢 15.6</p> <p>日出時刻 05時11分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>可航域を示す旗ざおは、宗像漁業協同組合津屋崎支所が購入して設置しているものであり、昨年はオレンジ色の旗であったが、今年はオレンジ色の旗が品切れであったので、青色の旗を購入して掲げており、左舷標識や右舷標識の意味を持たせたものではなかった。</p> <p>船長は、ゴールデンウィーク以来、毎週1、2回夜間の操船を行っており、使用しているGPSプロッターには、津屋崎漁港への入港目標地点や遊漁の目的地などの位置情報を入力していた。</p> <p>船長は、本事故前日の夕方に津屋崎漁港を出港した際、旗ざおに意識を向けていなかったため、旗ざおの旗の色の記憶がなかった。</p> <p>定置網は、第二種共同漁業権に基づき、例年、4月初旬から梅雨明けまでの約3か月間設置され、設置場所については組合員間の抽選で決定されており、本事故に係る定置網は、破損後に引き揚げられて撤去されたが、修繕するための漁網やロープ等を手配するのに数箇月必要であるため、所有者は本年の再設置を諦めた。</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、津屋崎漁港の港口に向けて北進中、船長が、船首方に見えた青色の旗ざおを左舷に見て航行するものと思ったことから、右転して北東進したところ、定置網に進入し、漁網等を損傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、津屋崎漁港の港口に向けて北進中、船長が、船首方に見えた青色の旗ざおを左舷に見て航行するものと思ったため、右転して北東進したところ、定置網に進入したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船長は、本事故後、津屋崎ヨットハーバーを管理している福津市及び管理を委託されている宗像漁業協同組合津屋崎支所に対し、津屋崎漁港沖の旗ざおに関する周知の貼り紙等を津屋崎ヨットハーバーへ掲示するように申し入れた。</p> <p>福津市役所担当課は、原因関係者が本船を係留している津屋崎ヨットハーバーの管理を委託している宗像漁業協同組合津屋崎支所に対し、定置網設置場所の利用者への周知等について検討するように指示した。</p> <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>・航海に先立ち、水路等の最新の情報を入手し、航海中、情報になり物に遭遇した際は、目視やレーダーで安全の確認を行った後、航行を継続すること。</li> <li>・GPSプロッターには、定置網等の障害物の位置を入力しておくこと。</li> <li>・プレジャーボートの係船施設の管理者は、安全に航行する上で必要な情報を利用者に周知することが望ましい。</li> </ul>