

船舶事故調査報告書

令和4年7月6日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年4月7日 21時11分ごろ
発生場所	福岡県福岡市玄界島北東方沖 玄界島灯台から真方位075° 500m付近 (概位 北緯33° 41.6′ 東経130° 14.4′)
事故の概要	プレジャーボートあおさと丸は、南東進中、定置網に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年4月15日、主管調査官（門司事務所）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	プレジャーボート あおさと丸、5.6トン
船舶番号、船舶所有者等	292-50489福岡、佐藤産業株式会社
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 船底に擦過傷 定置網 垣網の芯綱に切損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、福岡市<small>おろの</small>小呂島北東方沖でプロペラに絡索したパラシュート型シーアンカーのロープを切断した後、同市所在のマリーナに向けて帰航を開始した。</p> <p>船長は、ふだんのコースである玄海島西方を進路目標としていたが、絡索したことにより帰航時間が遅くなったので、時間を短縮するとともに、玄海島灯台の灯光が見える同島東方を航行して帰航することとした。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターを表示し、目視で船位を確認しながら、約5ノットの対地速力で南東進中、船体に衝撃を感じ、本船を停止させて、周囲を確認したところ、定置網の黄色の灯火を発見し、本船が定置網（以下「本件定置網」という。）に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>本船は、本件定置網に乗り揚げていたところを海上保安庁の巡視船により発見された後、引き出され、マリーナに帰航した。</p> <p>船長は、本事故海域の航行経験が約40年あり、本件定置網及び本件定置網の灯火の存在は知っていたが、シーアンカー絡索の直後であり、本事故時は本件定置網の存在を失念しており、本件定置網に乗り揚げた後、本件定置網の存在を思い出した。</p> <p>本件定置網には、夜間、黄色の灯火が表示されていた。</p> <p>船長は、玄海島北東方沖に数隻の漁船の灯火を認めて減速して航行</p>

	<p>していたが、操縦席の隣と同乗者との会話に意識を向けており、漁船の灯火に本件定置網の灯火が紛れて気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>本船のGPSプロッターには、本件定置網が表示されていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約0.7mであった。</p>
分析	<p>本船は、南東進中、船長が、本件定置網の存在を失念し、同乗者との会話に意識を向けて航行していたことから、本件定置網に設置されていた黄色の灯火に気付かず、本件定置網に向けて航行を続け、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本船は、夜間、南東進中、船長が、本件定置網の存在を失念し、同乗者との会話に意識を向けて航行していたため、本件定置網に設置されていた黄色の灯火に気付かず、本件定置網に向けて航行を続け、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、慣れた海域であっても、同乗者との会話等に意識を向けることなく、常時適切な見張りを行い、レーダーやGPSプロッターで船位を確認して航行すること。 ・ 船長は、頻繁に航行する海域の定置網等については、GPSプロッターにマークを入力すること。