

船舶事故調査報告書

令和5年2月8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11月17日 18時15分ごろ
発生場所	福岡県糸島市姫島東方沖 筑前姫島港東防波堤灯台から真方位068°760m付近 (概位 北緯33°34.1′ 東経130°03.6′)
事故の概要	交通船第二十明神丸は、北東進中、定置網に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年12月7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	交通船 第二十明神丸、7.3トン
船舶番号、船舶所有者等	290-54400福岡、個人所有
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 プロペラに曲損 定置網 定置網を張る錨綱に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日没時刻：17時16分ごろ 月出時刻：16時13分ごろ（月齢12.2）
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、姫島で作業を終えた作業員12人を乗せ、福岡県福岡市博多港へ向かう目的で、日没後、糸島市姫島漁港を出港した。</p> <p>船長は、約7ノットの対地速力で姫島東方沖を北東進中、夜間に姫島周辺海域を航行することが初めてだったので、先行する僚船（台船の船尾に押船が結合した状態の押船列）の左舷方を並航しようと思い、左舵を取った。</p> <p>船長は、左転後、僚船に並航するように右舵を取って北東進を始めたとき、操縦席右側の窓を開けて船首方を見たところ、間近に黒色のボンデン（浮き）を複数視認して定置網の存在に気付き、避けられないと思い、右舵を取って主機を中立運転としたとき、本船が定置網を張る錨綱に乗り揚げた。</p> <p>船長は、所属する会社に本事故の発生を連絡し、同社が漁業協同組合に伝え、海上保安庁に通報が行き、本船は、水難救済会の救助船2隻によって作業員を乗せたまま定置網から引き出され、別の救助船にえい航されて姫島漁港に入った。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させていたが、これらを活用しておらず、僚船との位置関係を目視で確認しながら操船</p>

	<p>し、姫島漁港入港時に認めていた同漁港沖の定置網を既に通過したと思っていた。</p> <p>船長は、姫島漁港出港が遅くなり、夜間に初めての海域を航行する不安から、僚船の動きに合わせて航行することを意識し、定置網の存在を十分に確認しないまま僚船の左舷方に出てしまったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、姫島東方沖を北東進中、船長が、目視により僚船の動きに合わせて北東進することに意識を向けて航行し、姫島漁港沖の定置網を既に通過したと思い、左舵を取って僚船の左舷方を並航しようとしたことから、前路に存在した定置網に向かっていることに気付くのが遅れ、同定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間に姫島周辺海域を航行することが初めてで不安があったことから、目視により僚船の動きに合わせて北東進することに意識を向けて航行したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が姫島東方沖を北東進中、船長が、目視により僚船の動きに合わせて北東進することに意識を向けて航行し、姫島漁港沖の定置網を既に通過したと思い、左舵を取って僚船の左舷方を並航しようとしたため、前路に存在した定置網に向かっていることに気付くのが遅れ、同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、夜間に初めての海域を航行する場合、定置網等の航行上の障害物に接近することがないように、出航前に航海予定海域の水路の状況を確認し、操船中、転舵する際には目視の他にレーダー等を活用し、定置網等の存在を示すブイやボンデンなどを確かめて操船すること。