

# 船舶事故調査報告書

令和6年11月20日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年11月9日 04時30分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市呼子港 呼子港加部島防波堤灯台から真方位052°250m付近 （概位 北緯33°32.9′ 東経129°52.2′）
事故の概要	遊漁船瑠璃は、北東進中、定置網に乗り揚げた。 瑠璃は、プロペラ翼に曲損を生じ、また、定置網は、漁網に破損等 を生じた。
事故調査の経過	令和5年12月8日、本事故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	遊漁船 瑠璃、5トン未満 244-19130佐賀、個人所有 9.94m (Lr) × 2.59m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、254.00kW、平成12年3月 （写真1 参照）
	
	写真1 本船の外観
乗組員等に関する情報	船長 68歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年12月14日

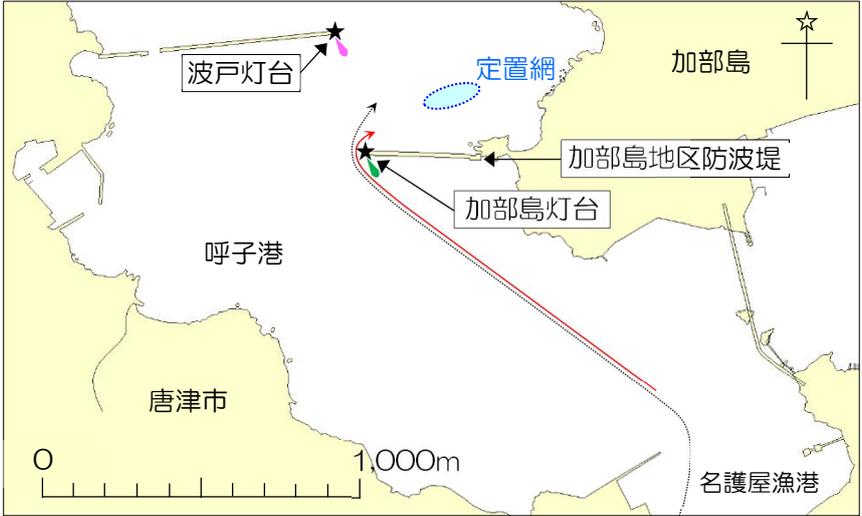
	免許証交付日 令和3年7月30日 (令和9年6月5日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ翼に曲損 定置網 漁網に破損、定置網の支持ワイヤに破断等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時46分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、遊漁の目的で、船首約0.10m、船尾約1.10mの喫水により、長崎県壱岐市壱岐島周辺の釣り場に向け、令和5年11月9日04時20分ごろ呼子港内にある名護屋漁港の係留地を出航した。</p> <p>船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、GPSプロッターを作動させて手動操舵で操船に当たり、約17ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、唐津市加部島西岸の加部島地区防波堤に設置された呼子港加部島防波堤灯台(以下「加部島灯台」という。)の灯光を見ながら、加部島灯台の西方沖に向けて北西進した。</p> <p>船長は、ふだん、加部島灯台(灯高9m)の灯光を右舷正横方に見て右舵を取るとともに、加部島灯台の北側にある呼子港波戸防波堤灯台(灯高13m、以下「波戸灯台」という。)の灯光を左舷船首方に見ながら、北東方に向かう針路としていた。</p> <p>船長は、本船がふだんよりも加部島灯台に近づいて航行していたので、加部島灯台の灯光が操舵室の天井に隠れて確認できず、右舷上方を見上げて同灯光を確認し、同灯光が右舷正横方となった頃に右舵を取った。(図1、写真2参照)</p>
	 <p>ふだんの航行経路： ←…………… / 本事故当時の航行経路： ←———</p> <p>図1 本船の航行経路</p>



写真2 加部島灯台の灯光を確認した際の姿勢の再現

船長は、前方を向き、左舷船首方を見て波戸灯台の灯光を探したが、右舵を取り過ぎて本船の針路がふだんよりも東方に向かう針路となり、同灯光が左舷正横寄りに見えるようになっていたので、同灯光を見失った。

船長は、左舷船首方を見回して波戸灯台の灯光を探しながら、約17knの速力で操船を続けていたところ、右舷船首方に加部島地区防波堤の影が見えることに気付き、急いで左舵を取ったものの、04時30分ごろ、船首が北東方を向き、本船が定置網に乗り揚げた。(写真3参照)



写真3 加部島灯台及び定置網

船長は、加部島地区防波堤の北側海域には定置網があることを知っており、衝撃を感じて本船が定置網に乗り揚げたことが分かり、主機を中立運転とし、釣り客に怪我がないこと及び本船に浸水がないことを確認した後、携帯電話で知人に連絡して救援を依頼した。

本船は、来援した僚船に釣り客を係留地まで運んでもらった後、定置網の所有者が手配した船舶で定置網から引き出され、自力で航行し

	<p>て造船所に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、佐賀県知事から遊漁船業者としての登録を受け、遊漁船の船長としての経験が10年以上あり、呼子港内での夜間航行の経験は豊富で、ふだん、名護屋漁港内では約7knの速力で航行していたものの、同漁港を出ると約17knの速力に増速していた。</p> <p>船長は、本事故当時、眠気や疲れはなく、健康状態は良好であった。</p> <p>定置網には、簡易標識灯が1個設置されていたが、本事故当時、消灯していた。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、呼子港内を約17knの速力で航行中、船長が、上方の加部島灯台の灯光を見上げて右舵を取った後、変針目標としていた波戸灯台の灯光を見失ったものの、船位の確認を行わなかったことから、ふだんよりも東方に向かう針路で定置網に接近することとなり、定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本船がふだんよりも変針目標である加部島灯台に近づいて航行しており、加部島灯台の灯光が操舵室の天井に隠れて確認できず、上方を見上げて加部島灯台の灯光を確認しながら右舵を取ったことから、右舵を取り過ぎ、ふだんよりも東方に向かう針路になったものと考えられる。</p> <p>船長は、加部島灯台の西方沖に向けて航行する際、GPSプロッターで船位の確認を行わなかったことから、本船が加部島灯台に近づいて航行したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、呼子港内を約17knの速力で航行中、船長が、右舵を取った後、変針目標としていた波戸灯台の灯光を見失ったものの、船位の確認を行わなかったため、ふだんよりも東方に向かう針路で定置網に接近することとなり、定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 船長は、港内では減速して航行するとともに、夜間、目標とする灯台の灯光を見失った場合は、停船するか舵効が得られる最低限の速力まで減速した後、目標及び船位を確認してから航行を再開すること。</li> <li>・ 船長は、夜間、港内において灯台の灯光を目標として変針を行う場合、灯光が見づらくなならないように灯台から適宜距離をとって</li> </ul>

	<p>航行すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、GPSプロッターを備えている場合、目視のみに頼ることなく、同プロッターを有効活用して船位の確認を行うこと。</li><li>・ 船長は、船舶事故が発生した場合、適切な助言や支援を得られるよう、速やかに海上保安庁に通報すること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

