

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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10月29日 05時45分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港第3区 博多港西防波堤北灯台から真方位255° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 36.4′ 東経130° 19.7′）
事故の概要	プレジャーボートしらとりは、北北東進中、のり養殖施設に乗り揚げた。 しらとりは、プロペラシャフトに曲損等を生じ、また、のり養殖施設は、アンカーロープの切断を生じた。
事故調査の経過	令和5年12月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	プレジャーボート しらとり、5トン未満 290-22444福岡、個人所有 10.40m（Lr）×2.65m×0.93m、FRP ディーゼル機関、183.88kW、昭和57年9月
乗組員等に関する情報	船長 67歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年2月20日 免許証交付日 令和2年1月20日 （令和7年2月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラシャフトに曲損、ブラケットの脱落 のり養殖施設 アンカーロープの切断
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、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34分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示し、太刀魚釣りの目的で、令和5年10月29日05時30分ごろ、‘博多港の中央航路と東航路との交差部の釣り場’（以下「本件釣り場」という。）に向け、福岡市名柄川

河口の^{めいのはま}姪浜船溜まりを出発した。(写真1参照)



写真1 本船

船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、操舵室で立った姿勢で手動操舵により操船に当たり、本船が‘姪浜船溜まりの東防波堤’（以下「東防波堤」という。）を通過した後、GPSプロッターの画面を見て、針路を本件釣り場に向けて北北東進とし、約6ノットの対地速力で本船を航行させた。

船長は、福岡市室見川河口西北西方沖を北北東進していたところ、本船の左前方に黄色の灯光を1個認め、操舵室にいた知人と同灯光について話をしたが、何を示す灯光なのか分からなかった。

船長は、本船と黄色の灯光との距離が離れていたため、同灯光の右側を同じ針路及び速力で航行中、05時45分ごろ、突然、船体が停止した。

船長は、プロペラにロープが絡まったと思い、主機を中立運転として操舵室から出たところ、本船の右側にのり養殖施設が敷設されているのを認めて、同施設に乗り揚げたことを知った。

船長は、運航不能と判断して漁業協同組合に連絡したものの繫がらず、知人が118番通報した。

本船は、海上保安庁からの連絡を受けて来援した漁業協同組合所属船舶の乗組員によってプロペラに絡まっていたアンカーロープが切断された後、同船舶により引き出され、姪浜船溜まりまでえい航された。

(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大) 参照)

その他の事項

(1) 本船に関する情報

本船の喫水は、船首約0.2m、船尾約1.5mであった。

本船のGPSプロッターには、のり養殖施設が表示されなかった。

(2) 船長の操船経験及び室見川河口沖の水路状況の把握等に関する

情報

船長は、本船を平成26年12月に中古で購入し、平成27年2月に小型船舶操縦士免許を取得して以降、5月から9月までは月に3～4回、10月から翌年4月までは月に1～2回の頻度で乗船していた。

船長は、5月から9月までは福岡市^{げんかい}玄界島や同市^{おろの}小呂島の周囲でいか釣りを行っていた。また、10月から翌年4月までは博多港内で太刀魚釣りを行っていたものの、ふだんは一旦、能古島北東方沖で釣りをを行い、釣果がない場合には本件釣り場へ移動して釣りを行った後、再び同島北東方沖の釣り場に戻って釣りをを行い、姪浜船溜まりに戻っていた。

船長は、ふだんは東防波堤を通過した後、能古島に意識を向けて操船を行っていた。

(図1 参照)

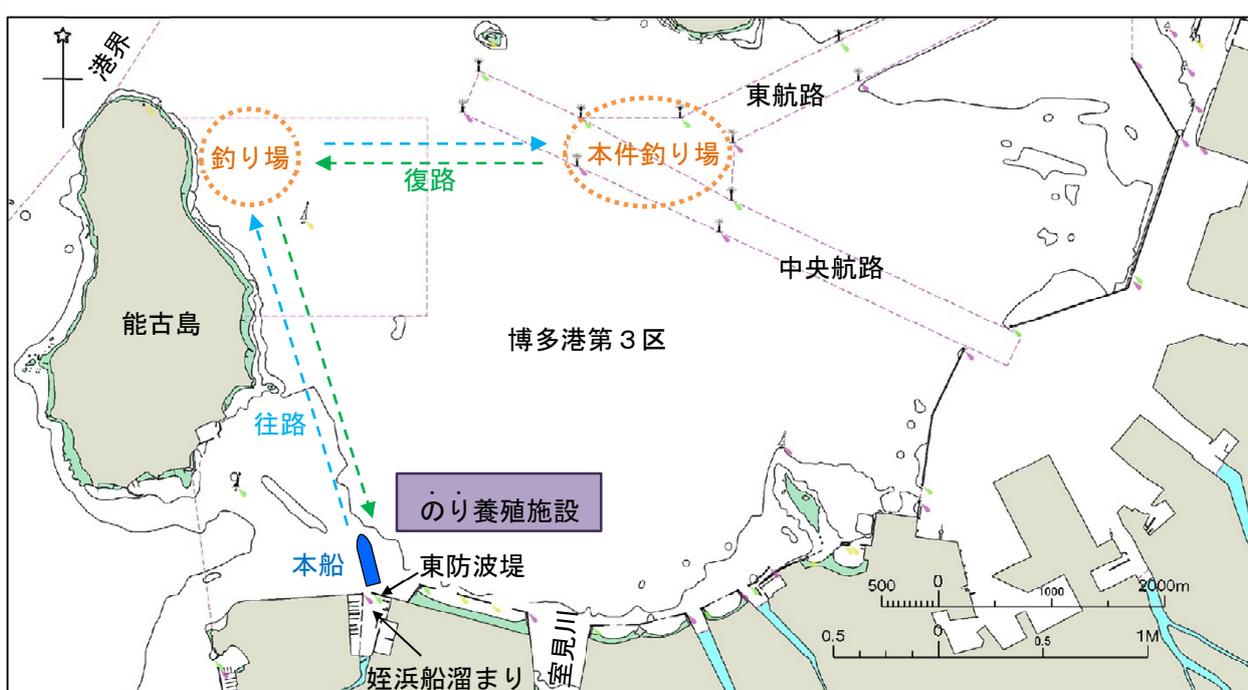


図1 ふだんの経路（10月から翌年4月まで博多港内で釣りをを行う場合）

船長は、知人から要望があったので、初めて姪浜船溜まりから能古島北東方沖の釣り場を経由せずに本件釣り場に向かった。

船長は、室見川河口沖にのり養殖施設が敷設されていることを知らなかった。

船長は、GPSプロッターを頼りに航行すれば本船の位置や浅所などの障害物の位置を確認することができ、また、ブイの近くを通らなければ漁具に乗り入れることなく、安全に航行できると思っており、水路状況を調査する習慣がなかった。

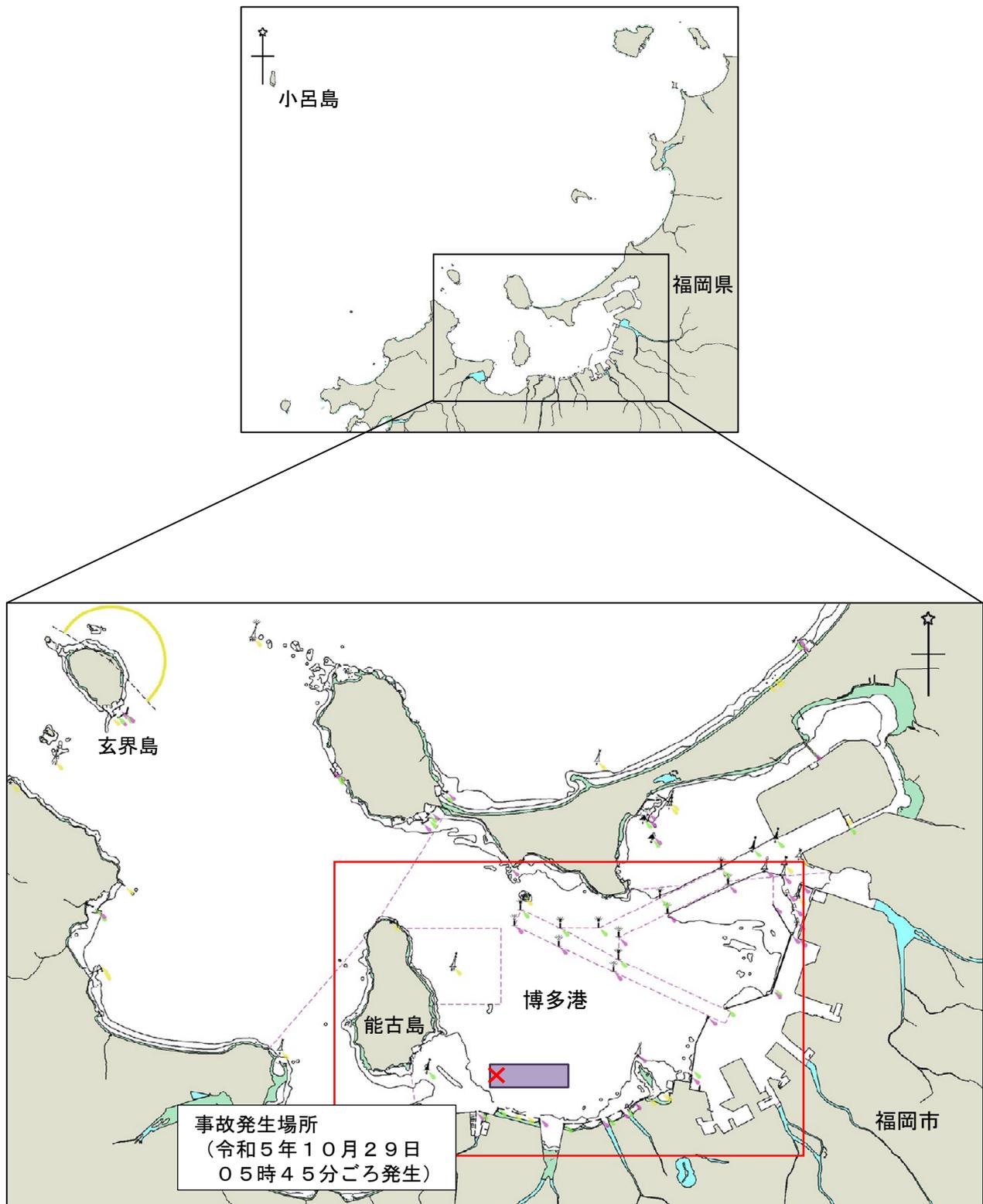
	<p>船長は、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ^{*1}及び海上保安庁の海しる（海洋状況表示システム）^{*2}により、室見川河口沖が区画漁業権に基づき漁業が営まれる水域で、のり養殖施設の敷設状況について確認できることを知らなかった。</p> <p>(3) のり養殖施設に関する情報</p> <p>室見川河口沖には、10月から翌年3月末まで東西方向にのり養殖施設が敷設されていた。また、その他の期間は、のり養殖施設は撤去されていた。</p> <p>のり養殖施設の外周には、簡易標識灯が34基設置されていた。</p> <p>簡易標識灯は、灯色が赤光、又は黄光であり、いずれも灯高が約2.0m、灯質が毎4秒に1閃光（閃光を毎4秒に1つ発するもの）、光達距離（光源が放つ灯光が届く最大距離）が約2.6kmであった。</p> <p>のり養殖施設を管理する漁業協同組合は、毎年、近隣の漁業協同組合やマリーナに対し、「室見川河口沖ののり養殖場付近の航行について（お願い）」の文書を発出していた。また、同文書中に養殖漁場図を掲載し、区画の範囲について緯度経度の情報を提供しており、概略次のとおり注意喚起していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・室見川河口沖には、区画漁業権が設定され、のり養殖施設があります。 ・航行される漁船及び遊漁船の方は、被害が出ておりますので、漁場の中を通らず、迂回して航行されますようお願いいたします。 <p>(4) 船長の本事故当時の判断に関する情報</p> <p>船長は、黄色の灯光を認めた際、のり養殖施設を示す灯光だとは分からず、網などの漁具を示す灯光が設置されており、黄色の灯光の近くを通らなければ安全に航行できると思った。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、室見川河口西北西方沖を北北東進中、船長が、同河口沖にのり養殖施設が敷設されていることを知らない中、左前方に黄色の灯光を認めた際、同灯光の近くを通らなければ安全に航行できると思い、同じ針路で航行を続けたことから、のり養殖施設に乗り揚げたものと考えられる。</p>

*1 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL: <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

*2 「海しる（海洋状況表示システム）」とは、海洋関係機関が収集・保有している海洋情報を集約し、衛星情報や海上気象の情報などを地図上で重ね合わせて表示させる海上保安庁によるインターネットサービスをいう。URL: <https://www.msil.go.jp/msil/htm/topwindow.html/>

	<p>船長は、GPSプロッターを頼りに航行すれば本船の位置や浅所などの障害物の位置を確認することができ、また、ブイの近くを通らなければ漁具に乗り入れることはなく、安全に航行できると考えていたことから、水路状況を調査する習慣もなく、のり養殖施設が敷設されていることを知らなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が室見川河口西北西方沖を北北東進中、船長が、同河口沖にのり養殖施設が敷設されていることを知らない中、左前方に黄色の灯光を認めた際、同灯光の近くを通らなければ安全に航行できると思い、同じ針路で航行を続けたため、のり養殖施設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、あらかじめ、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ及び海上保安庁の海しる等により航行予定海域の障害物（養殖施設等）を調査して避けて航行すること。 ・ 船長は、前路に不明の灯りを認めた際、養殖施設等を示す灯光である可能性を考慮して一旦停止し、レーダーを使用しつつ周囲の状況を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）

