

船舶事故調査報告書

令和6年5月29日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	定置網損傷
発生日時	令和5年11月1日 14時30分ごろ
発生場所	福岡県北九州市 <sup>わいた</sup> 脇田漁港 脇田港沖防波堤南灯台から真方位085°480m付近 (概位 北緯33°56.0′ 東経130°44.2′)
事故の概要	プレジャーボート <sup>ふくじゅ</sup> 福寿丸は、南進中、定置網に進入し、同網が損傷した。
事故調査の経過	令和5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	プレジャーボート 福寿丸、1.9トン
船舶番号、船舶所有者等	290-58698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 なし 定置網 網等の切損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期 太陽の高度及び方位：高度 30.1°、方位 222.8°
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、脇田漁港の係留場所に向け、約11ノットの対地速力で同漁港北方沖を南進中、船長が、GPSプロッターを作動させ、操舵室の椅子に座り、ふだんから航行の目印としている、‘脇田港沖防波堤南灯台の東方約300mに設置された赤ブイ’（以下「本件ブイ」という。）を探しながら航行した。</p> <p>船長は、右舷前方からの太陽光の海面反射で船首方が<sup>まぶ</sup>眩しくて見えにくかったが、慣れた海域であったので、目視のみで本件ブイを探しながら航行中、船体に衝撃を感じ、周囲を確認したところ、本船が本件ブイの北東方約200mに設置された定置網に進入し、推進器に定置網が絡まり、同網を損傷させたことに気付いた。</p> <p>船長は、携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であり、脇田漁港東側の定置網の存在を知っていたが、本件ブイを探すことに意識を向けていたので、本船がふだん航行する場所よりも東側を航行し、定置網に向かって航行していることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、サングラスを所持しておらず、船首方が太陽光の海面反射で眩しく、見えにくい状況下では、GPSプロッターの画面を見て、</p>

	<p>本船の位置を確認しながら航行すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本船の喫水は、船首不明、船尾約0.7mであった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、南進中、右舷前方からの太陽光の影響により船首方が見えにくい状況下、船長が、目視のみで本件ブイを探すことに意識を向けて航行を続けたことから、定置網に向かって航行していることに気付かずに入し、推進器が定置網に絡んで定置網が損傷したものと考えられる。</p> <p>船長は、慣れた海域であったことから、GPSプロッターの画面で船位を確認せず、目視のみで本件ブイを探しながら航行を続けたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が右舷前方からの太陽光の影響により船首方が見えにくい状況下で南進中、船長が、目視のみで本件ブイを探すことに意識を向けて航行を続けたため、定置網に向かって航行していることに気付かずに入し、推進器が定置網に絡んだことにより発生し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、慣れた海域を航行する際においても、進行方向が太陽光の影響により眩しい場合等には、適切にGPSプロッターを使用し、船位を確認しながら航行すること。</li> <li>・ 船長は、太陽光の影響により船首方が見えにくい場合には、サングラスを着用するなどして適切な見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

