

船舶インシデント調査報告書

令和4年4月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（絡索）
発生日時	令和3年7月17日 20時37分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市高島北東方沖 唐津港東港東防波堤灯台から真方位046° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 29.3′ 東経130° 00.0′）
インシデントの概要	プレジャーヨットMUKUは、北北西進中、定置網に乗り入れ、定置網のワイヤロープが推進器に絡まり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和3年7月19日、主管調査官（長崎事務所）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	プレジャーヨット MUKU、5トン未満（長さ8.62m）
船舶番号、船舶所有者等	235-18534佐賀、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	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、法定灯火を表示し、高島東方沖で花火見物を終え、唐津市湊浜漁港^{みなとほま}へ向けて機走により約3ノットの対地速力で北進を開始した。</p> <p>船長は、GPSプロッターを作動させ、船尾部で目視により見張りを行いながらチラーで操船していたところ、操舵室左舷壁面の電光掲示板を点灯させた巡視艇が、本船に向けてマイクで何かを呼び掛けながら右舷方を同航し始めた。</p> <p>船長は、巡視艇に視線を向け、呼び掛けを注意して何度も聞いたものの、内容を聞き取れず、同艇に接近しすぎて衝突したらいけないので、同艇から離れようと思い、左転して北北西進した。</p> <p>船長は、突然バラストキールに衝撃を受け、慌てて右舵を取り主機を中立運転としたところ、至近に多数の浮き球と太いロープを目撃し、周囲を見渡して白色点滅灯を認め、定置網（以下「本件定置網」という。）に乗り入れたことが分かり、航行不能と判断して118番通報した。</p> <p>本船は、翌日、本件定置網所有者立会いの下、絡索したワイヤロープが取り外された後、湊浜漁港に戻った。</p> <p>船長は、昼間に数回高島周辺を航行した経験があり、本件定置網のおおよその設置場所を知っており、夜間に航行するのは初めてであったものの、往路と同様の進路となるよう高島の東方沖を北進すれば安</p>

	<p>全に航行できると思っていた。</p> <p>本件定置網は、高島の北東岸から約1.5km北東方にかけて設置されており、標識灯として、中心付近に1個の赤色点滅灯が、周囲に3個の白色点滅灯が設置されていた。</p> <p>船長は、夜間、往路と同様の進路となるよう航行していれば進行方向の標識灯の灯光を視認することができたと思うが、北進中、巡視艇に視線を向けて電光掲示板の明かりを見続けていたので、左転して北北西進した際、目が暗闇に順応せず、灯光を視認することができなかったのかも知れないと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、北進中、船長が、右舷方を同航する巡視艇に視線を向けて電光掲示板の明かりを見続け、同艇から離れようと思い、目が暗闇に順応していない状態で目視により左転して航行したことから、本件定置網に設置されている標識灯の灯光を視認することができず、本件定置網に乗り入れてワイヤロープが推進器に絡まり、運航不能となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が北進中、船長が、右舷方を同航する巡視艇に視線を向けて電光掲示板の明かりを見続け、同艇から離れようと思い、目が暗闇に順応していない状態で目視により左転して航行したため、本件定置網に設置されている標識灯の灯光を視認することができず、本件定置網に乗り入れてワイヤロープが推進器に絡まったことにより発生し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、巡視艇が呼掛けをしながら同航する際は、停船するなどして用件を確認すること。 ・ 船長は、夜間に航行する際は、他船の明かりに視線を集中して眩惑されないよう、時々明かりから視線を外しながら見張りを行うこと。 ・ 船長は、夜間、定置網設置場所付近を航行する際は、正確な定置網の設置場所を把握したうえで定置網との距離を十分に隔てて航行すること。