

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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4年9月10日 11時00分ごろ
発生場所	北海道小樽市小樽港東方沖 小樽港高島北防波堤灯台から真方位049°815m付近 (概位 北緯43°13.1′ 東経141°1.5′)
事故の概要	プレジャーボート <sup>ガイズ</sup> GUYS <sup>ファイブ</sup> V は、航行中、定置網に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年9月15日、主管調査官（函館事務所）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 GUYS V、12トン
船舶番号、船舶所有者等	235-27379北海道、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 推進器及び舵板に曲損 定置網 ロープ、網等に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、小樽港内のマリーナへ帰航する目的で、約20ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で南進した。</p> <p>船長は、フライングブリッジで操船中、船首方に黄色の浮き球が並んでいるのが見え、慌てて右転したが、‘小樽港東方沖に設置された定置網’（以下「本件定置網」という。）に乗り揚げ、本船の推進器に本件定置網のロープが絡んだ。</p> <p>本船は、船長から連絡を受けて手配されたダイバーが、推進器に絡んだロープ及び網の一部を除去した後、小樽港内のマリーナの救助船にえい航され、同マリーナに戻った。</p> <p>船長は、以前から本事故発生場所付近に刺し網等何らかの漁網が設置されていることを知っていたが、浮き球等を避けて航行すれば安全に航行できると思い、事前に水路調査を行っていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約1.2mであった。</p>
分析	<p>本船は、約20knの速力で帰航中、船長が本件定置網が敷設されていることを知らずに、浮き球等を避けて航行すれば安全に航行できると思い、同じ速力のまま航行を続けたことから、本件定置網の存在に気付くのが遅れ、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近に刺し網等何らかの漁網が設置されていることを知っていたものの、浮き球等を避けて航行すれば安全に航行できると思っていたことから、事前に水路調査を行っておらず、本</p>

	件定置網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。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、約20knの速力で帰航中、船長が本件定置網が敷設されていることを知らずに、浮き球等を避けて航行すれば安全に航行できると思い、同じ速力のまま航行を続けたため、本件定置網の存在に気付くのが遅れ、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、海図及び海上保安庁のウェブサイト（海しる：海洋状況表示システム）等により、事前に航行予定区域の水路調査を十分に行い、定置網の設置場所を確認すること。</li><li>・ 船長は、航行予定区域の定置網の設置場所の情報を、GPSプロッター等に入力するなどして、定置網の設置場所に近づかないようにすること。</li></ul>