

# 船舶事故調査報告書

令和7年8月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚（定置網）
発生日時	令和6年11月23日 08時40分頃
発生場所	佐賀県唐津市高島北東方沖 唐津港西港東防波堤西灯台から真方位086° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 29.5′ 東経130° 00.2′）
事故の概要	プレジャーボートVictoriaひらまつは、航行中、定置網に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年11月27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 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート Victoria ひらまつ、7.9トン 290-66382福岡、有限会社睦商事、医療法人ひらまつ病院 （船舶借入人）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	本船 プロペラに擦過傷 定置網 なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、釣りの目的で、高島北北東方沖の釣り場に向け、福岡県糸島市岐志漁港を出港した。</p> <p>船長は、釣り場に到着した後、魚群探知機で魚影を探したが反応がなく、波が高かったので、より波高が低い湾内側に進路を取った。</p> <p>船長は、スマートフォンのアプリケーションを見て、高島北東方沖に漁礁のマークが表示されていたので、高島北東方沖の釣り場に向かうこととした。</p> <p>船長は、1.5Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、操縦席に腰を掛けて手動操舵により操船に当たり、約8ノットの対地速力で本船を南進させた。</p> <p>船長は、高島北東方沖を航行するのは初めてであったが、スマートフォンのアプリケーションで高島周辺を確認した際、定置網が表示されていなかったため、高島周辺に定置網は設置されていないと思った。</p> <p>船長は、本船が高島北東方沖に至った際、右舷船首方に1個の浮流物を認めた。</p> <p>船長は、浮流物を見ながらプロペラに巻き込まないように左舵を取って避けたところ、船尾方から異音を聞くとともに、本船が停止したの</p>

で、プロペラに浮流物を巻き込んだと思って主機を停止した。

(図1 参照)

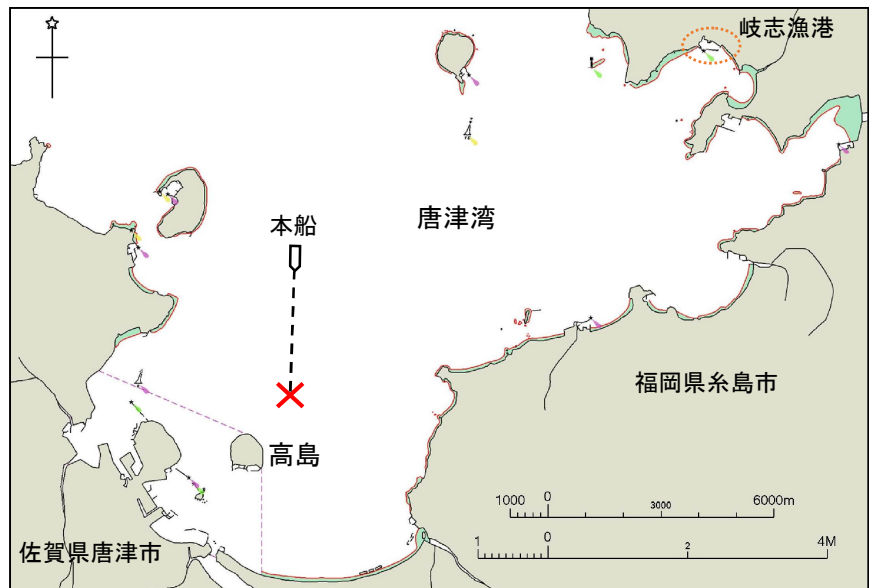


図1 事故発生経過概略図

船長は、主機を前後進に操作してプロペラに絡まった浮流物を外そうとしたが、外すことができなかった。

船長は、操舵室を出てプロペラ付近を確認したところ、ロープが絡まっていることを認めた。そして、ロープを辿りながら周囲を見渡し、定置網（以下「本件定置網」という。）が敷設されていることを認め、本件定置網のロープがプロペラに絡んだことが分かった。

船長は、本件定置網を敷設している漁業協同組合に本事故の発生を連絡するとともに、海上保安庁に通報した。

船長は、救助に駆けつけた水難救済会所属船の救助員により、本船のプロペラに絡まった本件定置網固定用ロープが取り外された後、海藻等が付着した本件定置網のブイが浮かんでいるのを認め、左舵を取って回避した浮流物が同ブイであったことを知った。

船長は、本船を操船して岐志漁港に帰港した。

船長は、本事故当時、波が高かったので、遠方から本件定置網の敷設場所を示すブイなどが見えづらかった。

船長は、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ<sup>\*1</sup>及び海上保安庁の海しる（海洋状況表示システム）<sup>\*2</sup>により、漁業権が設定された海域を確認できることを知らず、高島周辺が共同漁業権に基づき小型定

<sup>\*1</sup> 「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/>

<sup>\*2</sup> 「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>置漁業が営まれる海域であることを知らなかった。</p> <p>本件定置網は、共同漁業権免許区域内の高島北東側に敷設されていた。</p>
分析	<p>本船は、高島北東方沖を航行中、船長が、初めての高島北東方沖の航行であるにもかかわらず、水路調査を十分に行わないまま、高島周辺に本件定置網が設置されていないと思い込み、右舷船首方に認めたブイを回避することに気を取られ、レーダーを活用して海面状況を確認するなど見張りを適切に行っていなかったことから、本件定置網の存在に気付かず、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、スマートフォンのアプリケーションで高島周辺を確認した際、本件定置網が表示されていなかったことから、高島周辺に本件定置網が設置されていないと思い込んだものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、波高約 1.0～1.5 m の状況であったことから、目視で本件定置網の敷設場所を示すブイなどを確認しづらかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、波により本件定置網の敷設場所を示すブイなどを確認しづらい状況下、本船が、高島北東方沖を航行中、船長が、水路調査を十分に行わず、ブイを回避することに気を取られ、レーダーを活用して海面状況を確認するなど見張りを適切に行っていなかったため、本件定置網の存在に気付かず、本件定置網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"> <li>・ 小型船舶の船長は、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（定置網等）を調査しておくとともに、特定の物に気を取られることなく、レーダーを活用して海面状況を確認しながら見張りを適切に行うこと。</li> </ul>