

# 船舶事故調査報告書

令和7年5月14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 高橋 明 子

事故種類	定置網損傷
発生日時	令和6年2月20日 05時40分ごろ
発生場所	石川県七尾市能登島北東方沖 祖母ヶ浦港東防波堤灯台から真方位072° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯37° 10.7′ 東経137° 04.9′）
事故の概要	貨物船第十二神徳丸 <sup>じんとく</sup> は、西進中、定置網に進入し、定置網が損傷した。
事故調査の経過	令和6年4月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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	貨物船 第十二神徳丸、199トン 130028、新川内航海運協業組合 60.16m×10.50m×5.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成2年3月
乗組員等に関する情報	船長 41歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成28年3月17日 免状交付年月日 令和2年12月9日 免状有効期間満了日 令和8年3月16日
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 定置網 側張り*1ワイヤに切損、網に破損（写真1、2参照）

\*1 「側張り」とは、定置網の型枠のことをいい、浮子を取り付けた化学繊維ロープとワイヤロープから成り、土のうなどで海底に固定することで成型する。成型して海底に固定した後は移動させることはなく、側張りに網を吊り下げて定置網漁を行う。

	  <p>写真1 側張りワイヤ</p> <p>写真2 網 (破断部の一例) (船舶所有者提供)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2～3、視界 良好  海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期  日出時刻：06時36分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、前部甲板に旋回式クレーンを設置した貨物船で、船長、機関長及び甲板員が乗り組み、バラス（碎石）約600tを積載（ほぼ満載状態）し、船首約2.4m、船尾約4.8mの喫水で、令和6年2月20日00時30分ごろ新潟県糸魚川市<sup>いといがわ</sup>姫川港を出航し、石川県穴水町穴水港に向かった。(写真3参照)</p>  <p>写真3 本船</p> <p>船長は、03時00分ごろ昇橋して単独の船橋当直につき、ヘッドアップで6Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターをそれぞれ作動させ、操舵室内を左右に移動して死角を補うように見張りを行いながら、穴水港への航程が最短となるよう大口<sup>おおぐち</sup>（七尾北湾入口の名称）に向けて約8～9ノットの対地速力で自動操舵により本船を西進させていた。(写真4参照)</p>



写真4 本船操舵室の状況

船長は、大口に敷設された定置網に設置された灯浮標の灯光をいくつか視認していたが、本船の進路上に灯光を認めていなかったので前路に定置網は敷設されていないと思い、自動操舵のまま西進を続けていたところ、05時40分ごろ突然船首が左に振れて舵取機から異常な動作音が聞こえ始めた。

船長は、機関を中立として船橋楼の外周に設置された通路灯を点灯し、操舵室にあった懐中電灯を照射して周囲を見回したところ、海面に多数の浮子を認め、本船が定置網（以下「本件定置網」という。）に進入したことを知った。（写真5参照）



写真5 本件定置網の浮子の状況（本事故後に撮影）

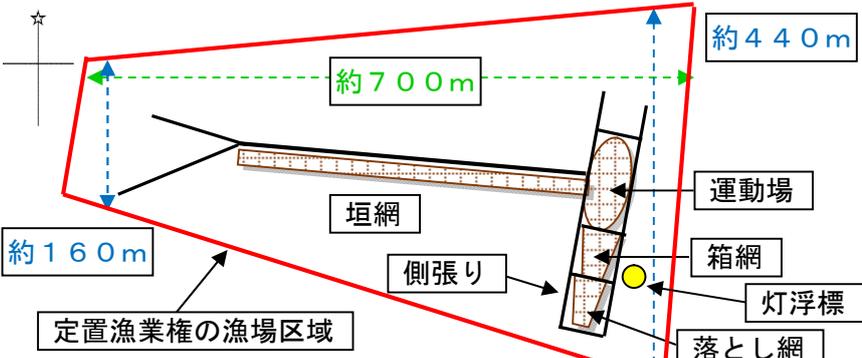
（船舶所有者提供）

船長は、自室で就寝中の機関長を起こして本船及び周囲の状況を共に確認し、船尾方に障害物は見当たらなかったため、本船を後進させて本件定置網から離脱した後、甲板員を昇橋させて船橋当直を2人体制として航行を再開した。

本船は、07時40分ごろ穴水港に到着した。

船長は、本船の入港後、運航会社に本事故発生を報告した。また、機関長は、地元の船具販売業者を通じて能登島北東方沖に定置網を所有する漁業者に本事故発生を知らせた。

本件定置網の所有者は、所有する漁船で本件定置網に向かい、本件

	<p>定置網が損壊していることを認め、海上保安庁に通報した。  (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本件定置網に関する情報</p> <p>① 石川県知事から免許を受けた定置漁業権の漁場区域（東西約700m、南北最大約440m）の内側に敷設され、定置網の形状に沿って多数の浮子が設置され、周年漁獲が行われていた。（図1参照）</p>  <p>図1 本件定置網の設置状況（概略）</p> <p>② 本件定置網の所有者は、落とし網（垣網、運動場、箱網を経由して誘導した魚を逃げられなくして最終的に漁獲するための網）北端の東方に小型の灯浮標（灯高約1m）を1基設置していたが、本事故後に本件定置網の損傷状況を確認した際、所在不明で発見できなかった。（図1、写真6参照）</p>  <p>写真6 灯浮標（隣接漁場区域に設置された同種のもの）  （船舶所有者提供）</p> <p>③ 本事故により、落とし網は側張りワイヤ（直径約30mm）が2か所切損していた。また、箱網は上部に設置した幕網に部分的な破損を生じた。なお、本事故の損傷により、本件定置網の側張り全体の張り替えが必要となった。</p> <p>(2) 本船及び本船のGPSプロッターに関する情報</p> <p>① 本船は、富山県魚津市魚津港と穴水港間及び石川県能登町宇出津港と穴水港間を、大口を経由して頻繁に行き来していたが、姫川港から穴水港に向かう航海は初めてであった。</p> <p>② 本船のGPSプロッターには定置漁業権の漁場区域は表示さ</p>

れておらず、これまで乗組員が通航時に視認して入力した定置網の設置概位に赤色の魚の記号が、定置網の端部に「×」印が表示されていたが、本件定置網の位置には何も表示されていなかった。

- ③ また、宇出津港と穴水港間を航行したときの航跡（以下「北方ルート」という。）及び魚津港と穴水港間を航行する際に定置網を避けて航行できる経路（以下「南方ルート」という。）が表示されていたが、大口へ西進する経路は表示されていなかった。

（写真7 参照）



写真7 GPSプロッターの表示（本事故後に撮影）

### (3) 船長及び水路調査に関する情報

- ① 本船に約10年前から乗船し、令和5年4月1日から「船長、一等航海士、安全担当者、衛生担当者、消火作業指揮者」として雇い入れされていた。
- ② 大口及びその周辺に定置網が多数敷設されていることは知っていたが、北方ルート及び南方ルートを通航した際に本件定置網に気付いたことがなく、大口へ西進する経路付近に航行の支障となる定置網は敷設されていないと誤って判断し、水路調査を行っていなかった。
- ③ 本事故発生時、GPSプロッターを確認しながら目視により見張りを行っていたが、レーダーは、レンジを調整しても定置網の浮子を捉えるのは困難と誤って判断し、見ていなかった。
- ④ 海上保安庁が提供する「海しる（海洋状況表示システム）」<sup>\*2</sup>には、本件定置網の敷設場所（定置漁業権の漁場の区域）が掲載

<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>

	されている。
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、能登島北東方沖を西進中、船長が、航行予定海域の水路調査を十分に行っていなかったことから、本件定置網が敷設されていることに気付かず、本件定置網に進入して本件定置網に損傷を生じたものと考えられる。 船長は、大口の北方ルート及び南方ルートを頻繁に通航していたが、本件定置網に気付いたことがなく、大口へ西進する経路付近に航行の支障となる定置網は敷設されていないと思っていたことから、航行予定海域の水路調査を十分に行わなかったものと考えられる。 船長は、レーダーのレンジを調整しても定置網の浮子を捉えるのは困難と思っていたことから、本事故時、レーダーを見ていなかったものと考えられるが、波が比較的穏やかな湾内等では、レーダーのレンジ等を調整することにより、定置網の浮子を認知できた可能性があると考えられる。 本件定置網に設置されていた灯浮標は、本事故時に漂流又は損壊した可能性があると考えられるが、所在不明となっていることから、本事故時の灯浮標の状態を明らかにすることができなかった。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が、能登島北東方沖を西進中、船長が、航行予定海域の水路調査を十分に行っていなかったため、本件定置網が敷設されていることに気付かず、本件定置網に進入したことにより発生し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及び被害の軽減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、頻繁に通航している海域であっても、異なる経路で通航しようとする場合は、自船が保有している水路情報のみに頼らず、海しる等により事前に航行予定海域の水路調査を十分に行い、定置網等の設置場所を確認して航海計画を立てること。</li> <li>・ 船橋当直者は、航行中、海域の状況に適したレンジに切り替えて感度等を適切に調整したレーダーを活用して見張りを行うこと。</li> <li>・ 船橋当直者は、船舶事故等の発生を認知した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

