船舶事故調査報告書

令和７年１０月２２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５年１２月１６日　０４時４０分頃
発生場所	宮城県気仙沼市気仙沼湾南方沖 陸前大島灯台から真方位１９５°２．２海里（Ｍ）付近 （概位　北緯３８°４７．７′　東経１４１°３６．７′）
事故の概要	貨物船兼砂利運搬船第百八十八鳳生（ほうせい）丸は、航行中、定置網に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和５年１２月２５日、主管調査官（仙台事務所）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	 貨物船兼砂利運搬船　第百八十八鳳生丸、４９９トン １４２１１３、鳳生汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船　船首部船底外板に擦過傷 定置網　側網等の切断
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北北東、風力　５、視界　良好 海象：うねり　波向南南東、波高約１．０～２．０ｍ 日出時刻：０６時４５分頃
事故の経過	本船は、船長ほか５人が乗り組み、高炉水砕スラグ（高炉と呼ばれる溶鉱炉から生成する溶融スラグに多量の圧力水を噴射することにより急冷した砂状のスラグ）約１，５８０ｔを積載し、茨城県鹿島港を出港して宮城県気仙沼市気仙沼港へ向けて航行していた。 船長は、前直の航海士から交替して単独で船橋当直につき、レーダー２台を３Ｍ及び６Ｍレンジにそれぞれ設定するとともに、ＧＰＳプロッターの表示範囲を本船の位置から周囲約６Ｍが映る状態で作動させ、見張りを行っていた。 本船は、気仙沼湾の南方沖において、気仙沼湾の湾口に向かう真方位０１０°の針路とし、約１０ノットの対地速力で自動操舵により航行した。 船長は、定置網に設置されている浮子などがレーダー画面に映るはずなので、それらを確認しながら航行すれば定置網に乗り揚げることはないと思い、主にレーダー画面を見ながら、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、突然、本船の速力が落ちて機関音が変わったことに気付いた。 船長は、主機が故障したのではないかと思い、可変ピッチプロペラの翼角を０°として推力を停止し、機関部に連絡しようとしたとこ

ろ、機関部の当直者から本船の周囲に定置網の敷設場所を示す多数の浮子がある旨の報告を受け、本船の周囲を確認して定置網（以下「本件定置網」という。）に乗り揚げたことに気付いた後、本事故の発生を海上保安庁に通報した。
（図１　参照）

図１　事故発生経過概略図
（海上保安庁ウェブサイト「海洋状況表示システム」[*1]を利用）

本船は、通報を受けて来援した作業船３隻により本件定置網から引き出された後、自力での航行が可能となり、気仙沼港に入港した。

本件定置網には、敷設場所を示す浮子が取り付けられていたほか、定置網の東端及び南西端付近に夜間でも識別可能な簡易標識灯がそれぞれ１基設置されていた。

簡易標識灯は、灯質が２基とも黄色４秒１閃光、光達距離が２基とも約２．６km で、灯高は、東端付近に設置されているものが約３．２ｍで、南西端付近に設置されているものが約２．０ｍであった。

船長は、気仙沼湾の沖合には定置網が設置されていることを知って

[*1] 「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。

	いたものの、約６年前に本事故発生場所付近の海域を航行した際、本件定置網がなかったので、事前に水路調査を行わなかった。 　本船のＧＰＳプロッターには、本件定置網の敷設情報が入力されていなかった。
分析	本船は、気仙沼湾南方沖を北進中、船長が、事前に海洋状況表示システムなどで水路調査を行っていなかったことから、本件定置網に接近していることに気付かずに航行を続け、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。 　船長は、気仙沼湾の沖合には定置網が設置されていることを知っており、レーダーで監視していれば、定置網の浮子が映像として映ると思っていたことから、水路調査を行わなかったものと考えられる。 　船長は、本事故発生場所付近の海域では波高約１．０～２．０ｍのうねりがあり、海面反射の影響などでレーダー画面に本件定置網の浮子及び簡易標識灯が映りづらかったことから、本件定置網に気付かなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、気仙沼湾南方沖を北進中、船長が、事前に水路調査を行っていなかったため、本件定置網に気付かず、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。 　船長が、水路調査を行わなかったことについては、気仙沼湾の沖合には定置網が敷設されていることを知っており、レーダーで監視していれば、定置網の浮子が映像として映ると考えていたことによるものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、航行予定海域の定置網の敷設情報を、海上保安庁ウェブサイトの「海洋状況表示システム」、現地の漁業協同組合に確認するなどして事前に把握しておくとともに、最新の定置網の敷設情報をＧＰＳプロッターに入力しておくこと。 ・船長は、波浪及びうねりのある海域では、海面反射の影響により、定置網等に設置されている浮子や簡易標識灯が、レーダー画面上に映りづらくなることがあるので、レーダーだけに頼らず、目視による見張りを厳重に行うこと。