

船舶事故調査報告書

令和7年1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6年1月27日 16時58分ごろ
発生場所	島根県松江市美保関 ^{みほのせき} 漁港北方沖 美保関灯台から真方位316.5° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯35°34.8′ 東経133°18.6′）
事故の概要	コンテナ専用船まやは、西北西進中、定置網に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年2月20日、主管調査官（広島事務所）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	コンテナ専用船 まや、749トン
船舶番号、船舶所有者等	144624、井本船舶株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士A、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 バルバスバウに擦過傷 定置網 ワイヤ及び網に切損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時 日没時刻：17時30分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、3Mレンジに設定したレーダー及び電子海図表示装置を作動させ、船首約3.4m、船尾約3.9mの喫水で阪神港神戸区に向け、境港を出港した。</p> <p>船長は、美保関漁港南西方沖で航海士Aに航海当直を交替した。</p> <p>本船は、美保関灯台北西方沖（以下「本件海域」という。）に至り、真方位290°、約11～12ノットの対地速力で、自動操舵により航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、広い外海に出て、前路に支障となる他船がいなかったので、時折、周囲を確認しながら、操舵室右舷側にあるパソコンで荷役関係のデータ入力作業を始めた。</p> <p>航海士Aは、本件海域を西北西進中、船体中央部付近の両舷に松江市早見ヶ鼻^{はやみがはな}北東方沖に設置された定置網（以下「本件定置網」という。）の浮子を認め、本船が本件定置網に接触したかもしれないと思った。</p> <p>航海士Aは、振動、異音及び漁具の巻き込みによる大きな速力の低下がなかったので、漁具を損傷させていないと思い、船長に報告せず航行を続け、本船は、阪神港神戸区に入港した。</p> <p>航海士Aは、本件海域を航行中に本件定置網の浮子を認めたことが</p>

	<p>気になり、29日阪神港大阪区で錨泊中、船首部付近を確認したところ擦過傷を認め、大した傷ではなかったため、本件定置網に甚大な損傷を与えたかどうか明確に分からず、ひとまず擦過傷の部分塗装することにした。</p> <p>船長は、航海士Aがバルバスバウ付近で塗装作業をしているのを認め、問いただしたところ、本件海域を航行中、本件定置網に接触した旨の話を聞いた。</p> <p>また、船長は、別の航海士から、27日に本件海域において調理室で夕食を調理中、舷窓から定置網らしき浮子が船首側から船尾側に移動していくところを見た旨の話も聞いた。</p> <p>本船は、後日境港に入港し、船長は、海上保安庁から、本事故時、本船が本件定置網を通過したかの確認を受け、本件定置網に損傷が生じたことを知った。</p> <p>航海士Aは、この航路での航行が初めてであったが、事前に航海当直を受け持つ海域の水路調査を行っていなかったため、船長が電子海図上に設定した計画針路線上に本件定置網があるとは思っていなかった。</p> <p>船長は、この航路での航行が初めてであったが、事前に水路調査を行っておらず、本件定置網が電子海図には運航開始時には表示されていなかったため、設置されているとは思わず、計画針路線を設定した。</p> <p>船長は、本事故後、すぐに本件定置網の場所を通らない計画針路線を設定し直した。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、西北西進中、航海士Aが、パソコンでの荷役関係のデータ入力作業に意識を向けており、時折、周囲を確認していたが、双眼鏡やレーダーを用いた適切な見張りを行わなかったことから、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。</p> <p>船長及び航海士Aは、本件海域での航行が初めてで、本件定置網が設置されていることを知らなかったことから、計画針路線が本件定置網上に設定されていることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、境港入港後、海上保安庁からの事情聴取を受け、本船が定置網を損傷させたことを知った。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、西北西進中、航海士Aが、パソコンでの荷役関係のデータ入力作業に意識を向けており、時折、周囲を確認していたが、双眼鏡やレーダーを用いた適切な見張りを行わなかったため、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。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航海当直者は、パソコンでのデータ入力等の操船に関係ない作業

を行うことなく、周囲の見張りを適切に行い、操船に専念すること。

- ・船長は、海上保安庁ホームページの海洋状況表示システム（海しる）や漁業協同組合等に確認するなどして、定置網の正確な位置を把握し、電子海図等に定置網の設置場所を設定し、航行中は、定置網に接近しないように航行すること。
- ・船長は、事故の発生を知った際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 航行経路図

