

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
発生日時	令和7年1月17日 20時53分頃
発生場所	高知県室戸市室戸岬北東方沖 室戸岬灯台から真方位043° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 16.4′ 東経134° 12.3′）
事故の概要	貨物船第8愛翔 ^{あいしょう} は、北北東進中、定置網に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年1月29日、主管調査官（神戸事務所）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	貨物船 第8愛翔、299トン
船舶番号、船舶所有者等	140750、愛知海運株式会社
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 プロペラ翼及び舵板に曲損等 定置網 登り網の内側及び外側ワイヤ等に傷、登り網に破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2.0～2.5m
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、空倉状態で、船首約1.2m、船尾約2.6mの喫水で高知県高知市高知港を出航し、兵庫県姫路市の造船所で本船の発電機の修理を行う目的で、室戸岬西方沖を約11ノットの対地速力で自動操舵により南東進していた。 船長は、出港操船に引き続いて単独の船橋当直につき、6Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、本船が室戸岬南方沖を東進中、北東風が強く波が高くなってきたので、レーダーを3Mレンジとし、手動操舵に切り替え、室戸岬北東方沖を陸岸から約1M離して航行させることとした。 船長は、室戸岬北東方沖を北北東進中、乗り揚げたような振動を感じたので、主機を危急停止させてウイングに出て周囲を見たところ、海面にワイヤを認め、本船が定置網（以下「本件定置網」という。）に進入して乗り揚げたことを知った。 船長は、海上保安庁、船舶所有者等に本事故の発生を通報した。 本船は、来援したサルベージ会社のダイバーにより、プロペラ等に巻き付いていたロープの撤去作業及び喫水線下の損傷状況の調査がそれぞれ行われた後、同サルベージ会社所属船により姫路市の造船所にえい航された。 （図1 参照）

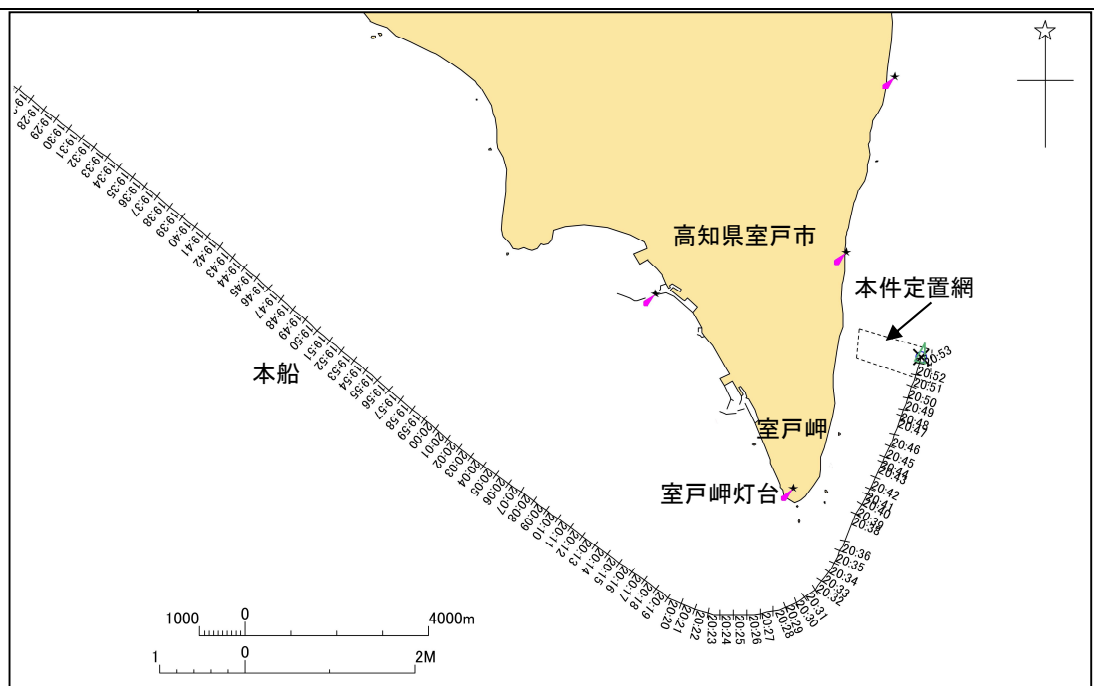


図1 航行経路図

本件定置網は、高知県知事から免許を受け、定第1011号と称する定置漁業場内に敷設されており、定置網の形状に沿って海面上に多数の浮子が設置されていた。また、本件定置網の東側には、灯色が黄色、灯質が連成不動光（点滅する閃光と弱い光で常時点灯する不動光を組み合わせた灯質）、高さ約1mの標識灯が南北方向に計2か所設置されていた。

船長は、高知県の東部沿岸に定置網が敷設されていることを知っていたが、正確な敷設位置を確認しておらず、自身の海上経験から、陸岸から約1M離して航行すれば、定置網が敷設されていても航行に支障がないと思っていた。また、本件定置網の標識灯には気付いていなかった。

船長は、本事故当時、波浪が高く、レーダーのSTC^{*1}等の調整を行って使用していた。

船長は、夜間、目視とレーダーにより見張りを行っており、GPSプロッターの画面の輝度を上げると、レーダーの画面が見えにくくなるので、GPSプロッターの画面の輝度を下げていた。また、本事故後、船長が本船のGPSプロッター画面の輝度を上げたところ、本件定置網が表示された。

海上保安庁が提供する「海しる（海洋状況表示システム）」^{*2}には、

^{*1} 「STC（Sensitivity Time Control）」とは、海面近くの波からの反射波のため、自船の近くにある物標が隠れて見えにくくなることを防ぐ感度調整をいう。海面反射の抑制を強く設定した場合、自船付近が見づらくなり、近接している物標も消えてしまう可能性がある。

^{*2} 「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/hm/topwindow.html/>

	本件定置網の敷設場所（定置漁業権の漁場の区域）が掲載されている。 本州南・東岸水路誌によれば、大島から室戸岬間における航行中の注意事項として以下の記載がある。 <i>海部川河口～室戸岬間の距岸約2M以内には、定置網が多数あるので注意を要する。</i>
分析	本船は、室戸岬北東方沖を北北東進中、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、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、陸岸から約1M離して航行すれば、定置網が敷設されていても航行に支障が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、GPSプロッターの画面の輝度を下げていたことから、本件定置網の存在を認知しなかったものと考えられる。 船長は、波高約2.0～2.5mの影響を受ける状況下、海面反射の抑制のためにSTCを調整していたことから、レーダー画面で定置網の浮子等を探知することができ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、室戸岬北東方沖を北北東進中、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、本件定置網に乗り揚げたものと考えられる。
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、事前に航行予定海域における定置網の敷設場所を含めて海しる等により水路調査を十分に行うこと。 ・ 船橋当直者は、夜間、全ての航海計器を活用して操船に当たること。 ・ 船長は、波浪の影響を受ける場合でも、小物標を消すことがないよう、レーダーの海面反射抑制機能を適切に調整すること。