

# 船舶事故調査報告書

令和8年2月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	定置網損傷
発生日時	令和7年5月16日 02時00分頃
発生場所	島根県松江 <sup>まつえ</sup> 市地蔵 <sup>じぞう</sup> 埼西北西方沖 美保 <sup>みほ</sup> 関 <sup>せき</sup> 灯台から真方位305° 1,820m付近 (概位 北緯35°34.6′ 東経133°18.5′)
事故の概要	漁船 <sup>じゆほう</sup> 重宝丸は、東南東進中、定置網に進入し、同網のロープ等を損傷させた。
事故調査の経過	令和7年6月25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	漁船 重宝丸、95トン
船舶番号、船舶所有者等	140026、重宝水産有限会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 なし 定置網 道網を固定するロープの流失、サルコ <sup>*1</sup> （同ロープに設置された浮き）の破損及び損失、土囊 <sup>*2</sup> の破損及び流失
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約0.5～0.7ノット（kn）
事故の経過	本船は、船長ほか9人が乗り組み、島根県出雲市日御碕 <sup>いずも ひのみさき</sup> 北西方沖で底引き網漁を終え、操業日が続いたので乗組員を休ませて船長一人での航海当直体制とし、境港に向け帰港を開始した。 本船は、船長が操舵室の右舷側の椅子に腰を掛けて一人で自動操舵による操船に当たり、約9～10knの対地速力で東南東進した。 船長は、連続した操業で、十分な睡眠がとれておらず、疲れもあり、眠気を感じていたため、眠気を覚まそうと操舵室内を歩く等した。 船長は、眠気を覚まそうとしていたが、周囲に他船を見掛けなかったため、気が緩んでしまい、疲れを感じ、椅子に腰を掛けて同じ姿勢を続けていたところ、いつしか居眠りを始めた。 本船は、東南東進を続け、地蔵埼西北西方沖の定置網（以下「本件定置網」という。）に進入し、南端のロープを損傷させた。

\*1 「サルコ」とは、海に定置網を設置するために浮子で浮上させた同網のワイヤを海面に固定する時に使用する浮き<sup>うき</sup>のことで、土囊と同網のワイヤとを繋いだロープが潮の流れで弛み過ぎたり、張り過ぎたりしたときに浮上又は下降してワイヤの切断を防ぐためのものをいう。

\*2 「土囊」とは、土や砂を詰めた袋のことをいう。

船長は、本船が本件定置網を通過した後、目を覚ました。

(図1、図2 参照)

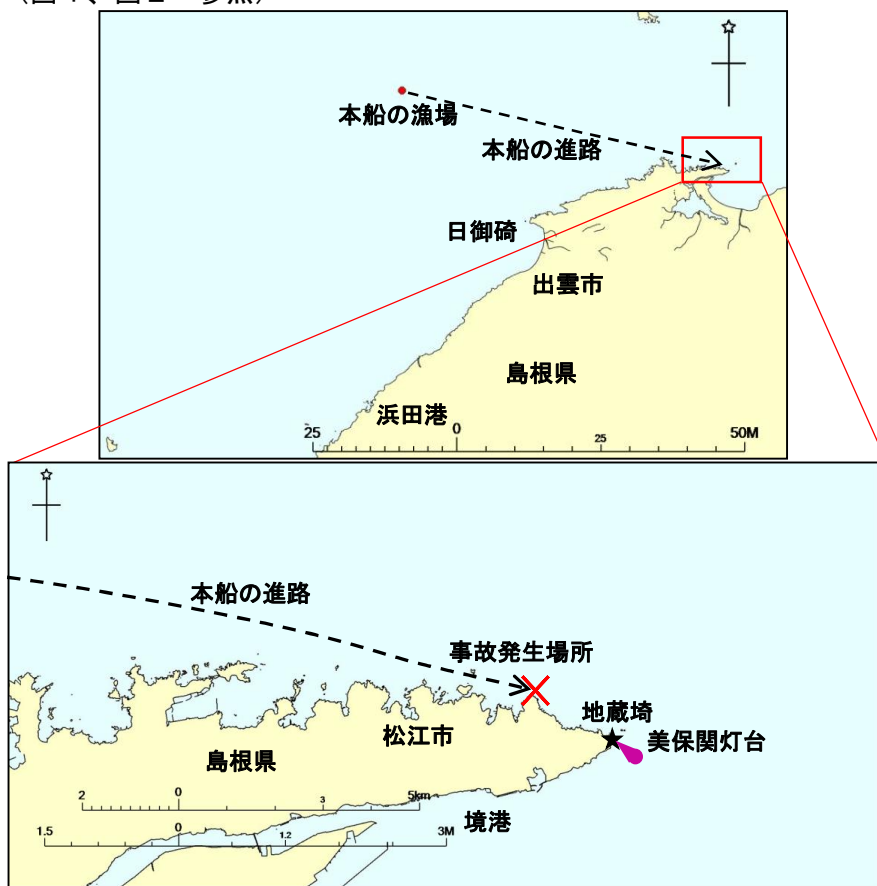


図1 事故発生経過概略図



図2 事故発生場所概略図

船長は、針路及び船位から本船が本件定置網に進入したと思ったが、何かに引っ掛かったような振動等も確認できず、特に本船に異状が認められなかったため、本船をそのまま航行させて境港に戻った。

本件定置網の近隣の漁業者は、本事故当日の朝、本件定置網の損傷に気付いて、海上保安庁に通報した。

船長は、海上保安庁から連絡を受け、本件定置網を損傷させたこと

	<p>を知り、A社に本事故の発生を報告した。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約3.7mであった。</p> <p>本船には、見張警報装置と称する装置が設置されており、ふだんはタイマーによって警報音が鳴る時間を15分に設定して使用していたが、警報音が鳴るとうるさいので、本事故時、電源が切られていた。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、自動操舵で東南東進中、一人で船橋当直についていた船長が居眠りしたことから、本件定置網に進入し、本件定置網のロープ等を損傷させたものと考えられる。</p> <p>船長は、連続した操業で、十分な睡眠がとれず、疲れもあったこと、周囲に他船を見掛けず気が緩んだこと、また、椅子に腰を掛けて同じ姿勢を続けたことから、居眠りしたものと考えられる。</p> <p>船長は、帰航中に乗組員を休ませる必要があったことから、一人で航海当直を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、見張警報装置が設置されていたものの、警報音がうるさいことを理由に電源を切っていたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、自動操舵で東南東進中、一人で船橋当直についていた船長が、操業による疲労が蓄積した状況下、居眠りしたため、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。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・航海当直者は、眠気を感じた場合、操舵室内を歩く等の眠気を払拭する措置を採ること。</li> <li>・船長は、船橋航海当直警報装置が設置されている場合、同装置を作動させておくこと。</li> <li>・漁船の船長は、漁場から帰航する際、操業後の疲労の蓄積等を考慮し、自身による単独操船に固執することなく、当直が可能な乗組員がいる場合には複数で当直に当たり、相互に居眠り運航を防止するための体制をとることが望ましい。</li> <li>・船長は、定置網等を損傷させた可能性がある場合、定置網の所有者に連絡するとともに、事故の発生が判明した場合には、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>