

船舶事故調査報告書

令和8年4月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 事故種類                             | のり養殖施設損傷   |
| 発生日時                             | 令和7年10月27日 14時24分頃   |
| 発生場所                             | 兵庫県姫路港西区西方沖<br>姫路港中川西防波堤灯台から真方位193° 1.1海里（M）付近<br>（概位 北緯34° 44.4′ 東経134° 33.7′）  |
| 事故の概要                            | ケミカルタンカー扇泰丸は、西南西進中、のり養殖施設に進入し、同施設が損傷した。  |
| 事故調査の経過                          | 令和7年10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<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | ケミカルタンカー 扇泰丸、498トン<br>140827、センコー汽船株式会社、株式会社六甲船舶、芝興マリン有限会社   |
| 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 なし<br>のり養殖施設 浮子網及び錨網に切損   |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 4、視界 良好<br>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期  |
| 事故の経過                            | 本船は、船長ほか4人が乗り組み、姫路港網干区の岸壁で揚げ荷役を終え、大分県大分市大分港に向けて出航した。<br>船長は、姫路港西区において、自動操舵で本船を約11ノットの対地速力で西南西進させた。<br>船長は、レーダー2台及びGPSプロッターを作動させていたが、視界が良かったので目視のみ（双眼鏡不使用）で見張りを行い、前路に航行の支障となる船舶が見当たらなかったため、大分港までの海図を準備することとした。<br>船長は、船橋後方の海図台で後方を向いて海図を取り出そうとしたところ、海図が整理されておらず時間を要したため、時折船首方を振り返りながら作業を続けた。（写真1参照） |



写真1 船長が海図を準備しているときの姿勢（再現）

機関長は、船長に潤滑油の注文を依頼しようと昇橋したところ、船首方至近にのり養殖施設（以下「本件施設」という。）を認めて「船長、危ない」と叫んだ。

船長は、船首方を振り返ったところ、至近に本件施設を視認して本件施設への進入を回避できないと思い、主機操縦レバーを中立の位置にするとともに手動操舵に切り替えた。

本船は、前進行きあしで本件施設に進入した後、西北西の風に圧流されながら本件施設外に出た。

船長は、本船が本件施設から離れたのを確認した後、投錨した。

（図1 参照）

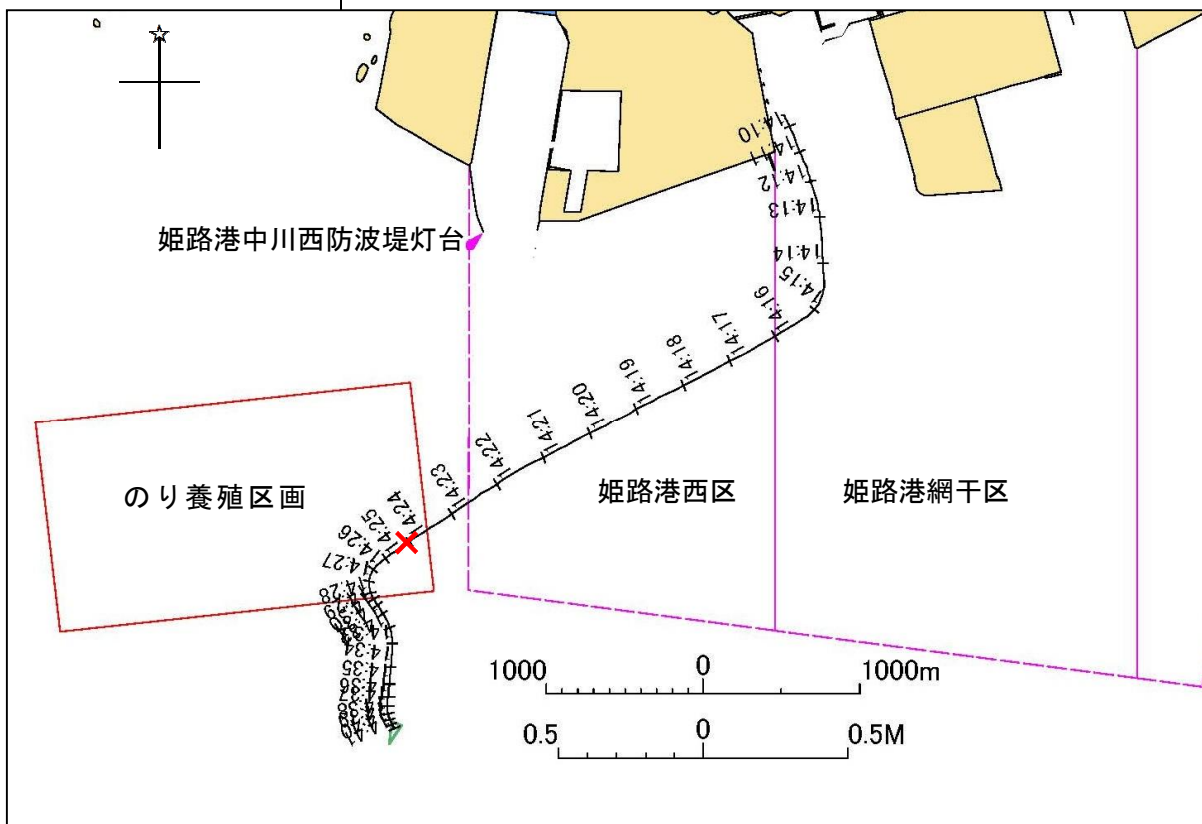


図1 航行経路図

船長は、本事故の発生を船舶所有者に連絡した後、海上保安庁に通

|                     |  |
|---------------------|--|
|                     | <p>報した。</p> <p>船長は、令和7年5月下旬に姫路港西区西方沖で本船を操船した際、本件施設を見掛けなかった。</p> <p>本件施設は、‘漁業協同組合が兵庫県知事から免許を受けた「区第59号」と称する第一種区画漁業の漁場’（以下「本件区画」という。）内に設置されていた。</p> <p>本件区画での漁業の時期は、9月10日から翌年5月10日までである。</p> <p>本件区画周辺には、本事故当時、標識灯が64基設置されていた。</p> <p>海上保安部のホームページには、海苔網乗揚防止*1として、次のとおり記載されている。</p> <p>毎年9月から11月は海苔網の設置時期であり、例年、海苔網への進入に伴う事故が多発しています。</p> <p>養殖施設のブイとブイを結ぶように水中にロープが張られているため、航行の際は養殖施設を避けて航行してください。</p> |
| <p><b>分析</b></p>    | <p>(1) 船長は、目視での見張りを開始した際、視界が良かったことから、双眼鏡を使用しなかったものと考えられる。</p> <p>(2) 船長は、前路に航行の支障となる船舶を認めなかったこと及び令和7年5月下旬に姫路港西区西方沖で本船を操船した際に本件施設を見掛けなかったことから、船首方の見張りがおろそかになったものと考えられる。</p> <p>(3) 船長は、自動操舵で操船中、後方を向いて海図を取り出そうとしていたことから、その間船首方の見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>(4) (1)～(3)から、本船は、本件施設に進入し、同施設を損傷したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、本船が、姫路港西区西方沖を西南西進中、船長が船首方の見張りを適切に行っていなかったため、本件施設に進入したことにより発生したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>再発防止策</b></p> | <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船長は、操船中、予断を持たずに見張りを行うこと。</li> <li>・ 船長は、目視で見張りを行う際、双眼鏡を使用し丁寧に周囲を確認すること。</li> </ul>  |

\*1 海上保安部のホームページ 海苔網乗揚防止  
<https://www.kaiho.mlit.go.jp/05kanku/himeji/pulldown/noriami/gyobazu.html>