

## 船舶インシデント調査報告書

令和8年3月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（絡索）
発生日時	令和7年8月30日 23時40分頃
発生場所	島根県松江 <sup>まつえ</sup> 市地蔵 <sup>じぞう</sup> 埼南西方沖 美保関 <sup>みほのせき</sup> 灯台から真方位208° 340m付近 (概位 北緯35° 33.9' 東経133° 19.4')
インシデントの概要	遊漁船第二光 <sup>こう</sup> 洋丸は、航行中、プロペラに定置網の固定用ロープが絡まって運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和7年9月4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 船舶番号、船舶所有者等	遊漁船 第二光洋丸、4.9トン TT3-8004（漁船登録番号）、個人所有 第272-16373号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客12人を乗せ、いか釣りの目的で、境港第2区の中野岸壁を出航し、地蔵埼北東方沖の釣り場で遊漁を行った後、帰途についた。</p> <p>本船は、法定灯火を表示し、レーダー（1海里レンジに設定）及びGPSプロッターを作動させ、手動操舵によって、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、南西進していた。釣り客は甲板上に腰を掛けていた。</p> <p>本船が‘地蔵埼南西方沖に設置された定置網’（以下「本件網」という。）付近に近づいた頃、船長は、前方に反航する遊漁船（以下「反航船」という。）を視認した。船長は、ふだんは本件網の南東方沖を本件網から100m以上離して航行していたが、反航船と左舷を対して安全な距離を隔てて擦れ違おうと思ひ、約5knの速力に減じ、右舵を取った。このため、本船は本件網に接近した。</p> <p>本船は、本件網から約30～40mの距離となった頃、元の針路に戻して南西進中、本船のプロペラに本件網の固定用ロープが絡まって停止した。（図1参照）</p>



図1 インシデント発生経過概略図

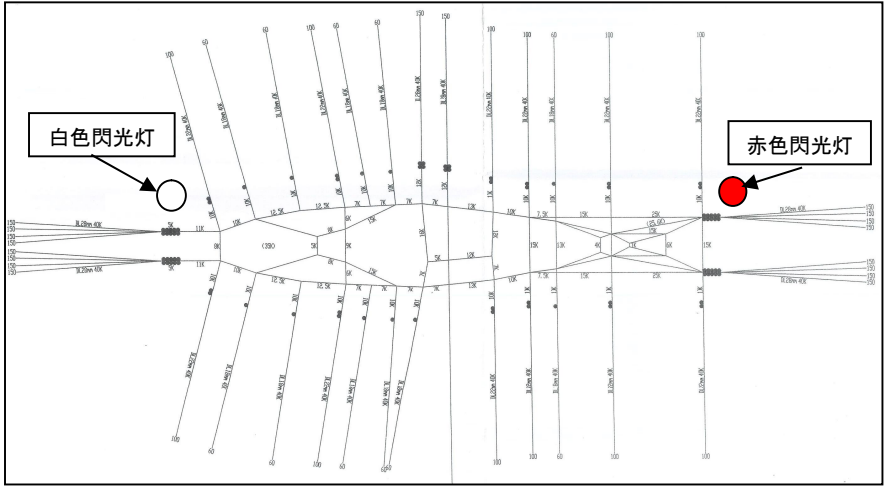
本船が航行不能となったことから、船長は118番通報した。  
船長及び釣り客12人は、来援した巡視艇に移乗して出航地に向かった。

操舵室内にいた船長は、救命胴衣を着用していなかったが、甲板上にいた釣り客は、全員救命胴衣を着用していた。

本件網は、長さが約1,500~1,600m、幅が約180~200mで、周囲には、長さが約70mの固定用ロープ26本が、海面付近から海底に向かって放射状に広がるように設置してあった。(図2参照)

船長は、本船の乗船経験が約2年で、いか釣りシーズンには週に約5日遊漁船業を営んでいた。

船長は、本件網が通年設置され、本件網の北東端に赤色闪光灯及び西南端に白色闪光灯が設置されていることを知っていたものの、本件網の固定用ロープが海面下に広がって設置されていることは知らず、また、定置網の構造に係る知識はなかった。

	 <p style="text-align: center;">図2 本件網図（設置者提供）</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、南西進中、反航船と擦れ違う際、本船のプロペラに本件網の固定用ロープを絡ませたことから、運航不能となったものと推定される。</p> <p>船長は、海面上に見える本件網の存在はふだんから知っていたものの、本件網の固定用ロープが海面から海面下に斜めに広がって張られていることに気付かなかったものと考えられる。このため、本件網の近くを航行させたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、夜間、本船が、南西進中、船長が本件網の固定用ロープが海面下に広がっていることを知らなかったため、反航船と擦れ違う際に本件網に接近し、同ロープをプロペラに絡ませ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>・ 小型船舶の船長は、事前に定置網の構造や設置状況を確認し、同網の付近を通航する際には、自船の喫水や気象海象の状況等を踏まえつつ、同網から安全な距離をとること。</li> </ul>