

船舶事故調査報告書

令和4年7月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（漁具）
発生日時	令和3年10月24日 11時00分ごろ
発生場所	愛知県西尾市佐久島北方沖 波ヶ埼灯台から真方位021° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯34°45.2′ 東経137°02.5′）
事故の概要	漁船第十京栄丸及び漁船第八京栄丸は、2そう引きでえい網しながら東進中、また、プレジャーボート川宝丸は、北東進中、えい網中の漁具と川宝丸とが衝突した。
事故調査の経過	令和3年11月9日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施手続済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 第十京栄丸、14トン AC2-4303（漁船登録番号）、個人所有 B 漁船 第八京栄丸、14トン AC2-4268（漁船登録番号）、個人所有 C プレジャーボート 川宝丸、5トン未満（長さ6.17m） 240-44467愛知、個人所有
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定 船長B、一級小型・特殊・特定 船長C、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 袋網に破損 B なし C なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期（形原）
事故の経過	A船は、船長A及び乗組員2人が、B船は、船長B及び乗組員1人がそれぞれ乗り組み、2そう引き網漁を行う目的で、A船及びB船が海面付近を長さ約200mの引き網によって約50mの袋網（以下「本件袋網」という。）をえい網しながら、約1.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進していた。 船長Aは、南西方約1Mに北東進するC船をA船の右舷船尾方に認めたものの、A船及びB船が位置を示す目的で本件袋網の先端部及び末端部にそれぞれ1個のブイ（以下「本件ブイ」という。）を設置しており、C船が本件ブイを見て本件袋網を避航してくれると思い、東進を続けていたところ、本件袋網とC船とが衝突し、C船が本件袋網と一緒に曳かれるのを認めた。

	<p>A船及びB船は、船長Cが絡網した本件袋網をC船のプロペラから取り除いた後、C船と共に西尾市一色漁港^{いっしき}に帰港した。</p> <p>A船及びB船は、漁ろう中を示す形象物を掲げていた。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、佐久島北西沖の釣り場から帰港の目的で、約20knの速力で北東進中、船長Cが右舷船首方約300～400mに東進するA船及びB船を認めた。</p> <p>船長Cは、A船及びB船の船尾から約200mの距離を隔てた後方を右舷方に両船を見ながら同じ針路及び速力で航行していたところ、C船の機関が停止し、C船のプロペラが本件袋網に絡まっていることに気付いた。</p> <p>船長Cは、本事故当時、本件ブイを視認できていなかったため、A船及びB船の後方には本件袋網があるとは思っていなかった。</p> <p>船長Cは、A船及びB船の本件袋網に本件ブイが設置されていたことを本事故後に知った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船及びB船は、2そう引きで本件袋網をえい網しながら東進中、船長Aが、南西方約1Mに北東進するC船を認めた際、C船が本件袋網に設置している本件ブイを見て本件袋網を避航してくれると思い、東進して操業を続けたことから、A船及びB船の本件袋網とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、北東進中、船長Cが、右舷船首方に東進するA船及びB船を認めた際、本件ブイが見当たらず、A船及びB船の後方には本件袋網があるとは思わず、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、本件ブイに気付かないまま、本件袋網と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船及びB船が2そう引きで本件袋網をえい網しながら東進中、C船が北東進中、船長Aが、C船が本件袋網に設置している本件ブイを見て本件袋網を避航してくれると思い、東進して操業を続けたため、また、船長Cが、A船及びB船の後方には本件袋網があるとは思わず、同じ針路及び速力で航行を続けたため、C船とA船及びB船の本件袋網とが衝突し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"> ・ 小型船舶の船長は、併走する2隻の漁船を視認した場合、2そう引き網漁を行っている可能性を考慮に入れ、漁船及び漁具から十分な距離を保って航行し、大きく迂回して避けること。