

船舶事故調査報告書

令和6年12月18日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	漁具損傷
発生日時	令和6年5月22日 22時23分ごろ
発生場所	愛媛県上島町高井神島北東方沖 高井神島灯台から真方位054° 4.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 14.2′ 東経133° 20.3′）
事故の概要	貨物船JANGHO WINは、西南西進中、また、漁船秀福丸は、えい網しながら東進中、JANGHO WINと秀福丸の漁具とが接触して秀福丸の漁具が損傷した。
事故調査の経過	令和6年6月13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	A 貨物船 JANGHO WIN（大韓民国籍）、796トン 9103623（IMO番号）、JANGHO SHIPPING CO., LTD B 漁船 秀福丸、4.8トン EH3-45383（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、一級航海士免状（大韓民国発給） B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A なし B 漁具に損壊
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	A船は、船長Aほか9人（大韓民国籍3人、インドネシア共和国籍1人、ミャンマー連邦共和国籍5人）が乗り組み、法定灯火を表示し、兵庫県相生市相生港を出港し、広島県呉市呉港に向かった。 A船は、備後灘を推薦航路に沿って約8.2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西南西進中、B船の漁具と接触して漁具が損傷した。（図1、図2参照）

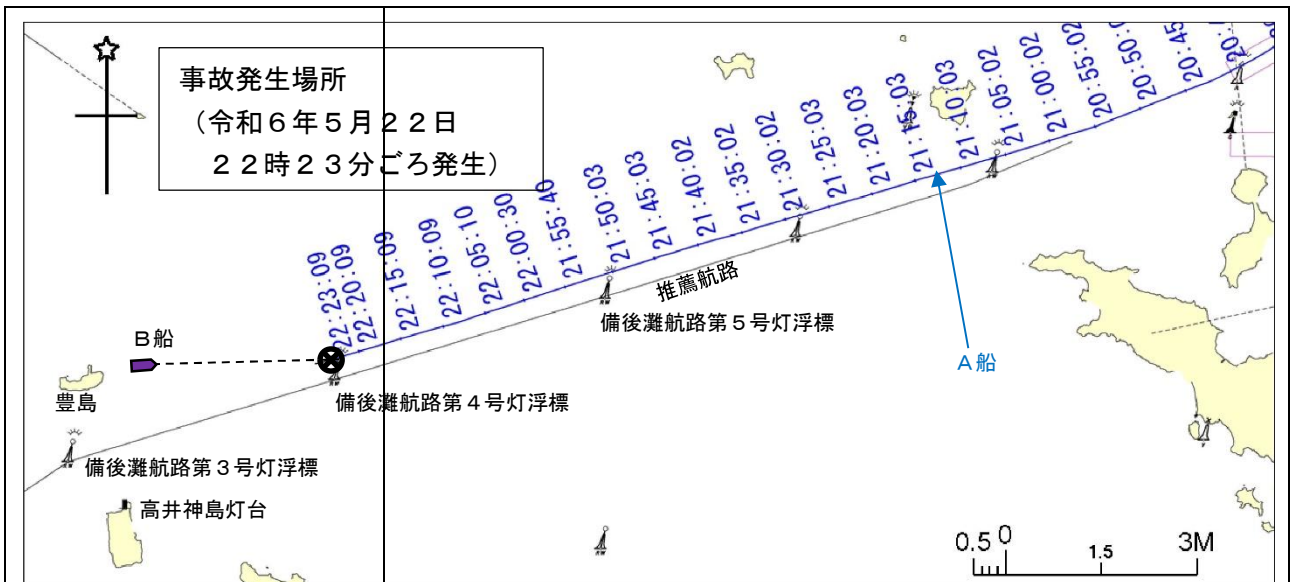


図1 事故発生経過概略図

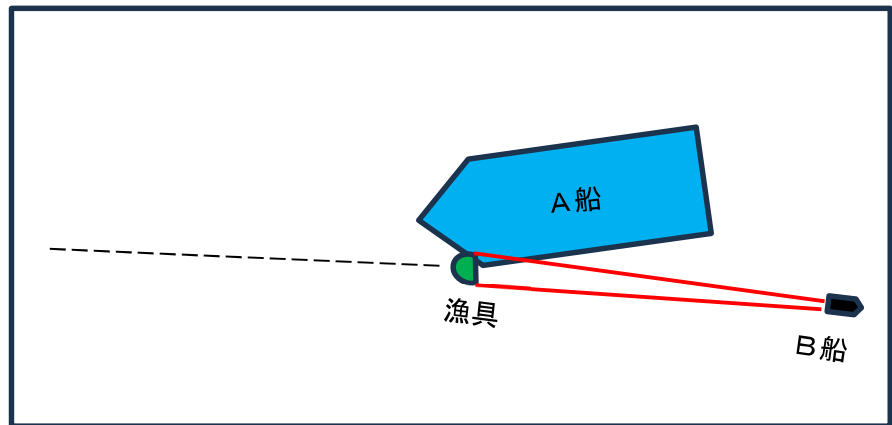


図2 接触状況図 (イメージ)

船長Aは、A船を停船させた後、VHF無線電話で海上保安庁に本事故発生の通報を行った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、底引き網漁の目的で、漁ろうに従事している船舶の灯火を表示し、3Mレンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させ、船長Bが操縦席に腰を掛け、船尾部から約150mのえい網用のワイヤを繰り出し、上島町豊島北東方沖を出発した。

B船は、備後灘航路第4号灯浮標の北東方沖に向けて約2knの速力で、自動操舵によりえい網しながら東進していた。

船長Bは、レーダーで左舷船首方2~3M付近にA船を探知し、その後、目視によりA船の動静を監視しながらえい網を続け、A船の前路を約500m離して通過した後、A船とは無難に通過したので、B船の漁具がA船と接触することはないと思い、操縦席に腰を掛けたまま前方を見ていた。

B船は、同じ針路及び速力でえい網を続けていたところ、漁具とA

	<p>船の船首部船底とが接触して漁具が損傷した。</p> <p>船長Bは、A船にB船の漁具が引きずられた衝撃で首を捻った。</p> <p>B船は、A船に引きずられていたので、船長Bがえい網用のワイヤをローラーから外そうと思い、後部甲板に移動したが、同ワイヤが自然に外れた。</p> <p>船長Bは、A船が停船したので、B船をA船に寄せた後、A船に移乗し、けがの有無等の確認を相互に行った。</p> <p>B船は、海上保安庁の巡視艇により愛媛県今治港の近くまでえい航された後、自力で航行して同港に入航した。</p> <p>船長Bは、24日、首に違和感が生じたので、今治市内の病院を受診し、頸椎捻挫及び左肋間筋損傷と診断された。</p> <p>船長Bは、底引き網漁の経験が約40年あり、ふだん推薦航路に沿って航行する船舶がえい網中のB船を避けてくれていたので、本事故時もA船がB船及び漁具を避けて航行していくと思っていた。</p> <p>船長Bは、B船の漁具と他船とが接触しそうな場合、えい網用のワイヤをローラーから外すしか方法がないと思っていた。</p> <p>B船は、汽笛を備えていたものの、船長Bが汽笛の音が小さいのでA船に聞こえないと思い、汽笛を鳴らさなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、備後灘を推薦航路に沿って約8.2knの速力で西南西進中、大きく避航動作をとらなかったことから、B船の船尾側から曳いていた漁具と接触したものと考えられるが、船長Aから十分な情報が得られなかったことから、船長Aの見張り及び操船状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、備後灘を約2knの速力でえい網しながら東進中、船長Bが、避航動作をとらなかったことから、船尾側から曳いていた漁具とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、推薦航路に沿って航行する船舶がえい網中のB船を避けてくれていたことから、本事故時もA船がB船及び漁具を避けて航行していくと思い、避航動作をとらなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、備後灘において、A船が西南西進中、B船がえい網しながら東進中、A船が、大きく避航動作をとらず、また、B船が避航動作をとらなかったため、両船が至近ですれ違い、A船とB船の船尾側から曳かれていた漁具とが接触したことにより発生した可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bが避航動作をとらなかったのは、ふだん、推薦航路に沿って航行する船舶がえい網中のB船を避けてくれており、本事故時もA船がB船及び漁具を避けて航行していくと思っていたことによるものと考えられる。</p>

再発防止策	<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">・互いに他の船舶の視野の内にある場合、航行中の動力船は、漁ろうに従事している船舶の進路を避けること。・推薦航路等の航路筋を横切の場合は、見張りを厳重にすること。・長い網を曳いている漁船は、他船を避航するに当たっては、十分な距離をとること。
--------------	---