

船舶事故調査報告書

令和7年9月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗組員負傷
発生日時	令和6年6月8日 16時19分頃
発生場所	愛媛県愛南町横島西南西方沖 高茂埼灯台から真方位271° 7.7海里（M）付近 （概位 北緯32° 54.5′ 東経132° 19.5′）
事故の概要	漁船第二十六天神丸がえい網しながら北進中、北西進中のコンテナ船A ONTAKEがえい網中の漁具のワイヤロープに接触して切断した際、第二十六天神丸が大きく動揺して操舵室にいた乗組員が負傷した。
事故調査の経過	令和6年6月27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 コンテナ船 A ONTAKE（パナマ共和国籍）、9,562トン 9961568（IMO番号）、SHENGPING LOGISTICS CO.,LTD B 漁船 第二十六天神丸、4.9トン EH3-86940（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 航海士A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 航海士（パナマ共和国発給） B 船長B、二級小型・特殊・特定 乗組員B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（乗組員B）
損傷	A 舵板に擦過傷 B えい網用のワイヤロープに切損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南西、風力 5、視程 約5M 海象：波向 南西、波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか16人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、コンテナ約2,363tを積載して京浜港横浜区を出港し、中華人民共和国青島港に向かった。 A船は、航海士A及び甲板手1人（以下「甲板手A」という。）が船橋当直に立ち、他船のAIS情報を重畳するレーダーを6Mレンジとし、横島西南西方沖を約17ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北西進した。 航海士Aは、右舷船首方から反航する大型船2隻に注意を向け、レーダーにより監視を続け、甲板手Aは操舵装置の近くに立って見張

りを行っていた。

航海士 A は、雨天で、波高が約 1.5 m の白い波がある状況下、目視、レーダーで周囲を確認したが、前路に航行の支障となる船舶等を認めなかった。

A 船は、航海士 A が B 船に気付かないまま、B 船の船尾方を B 船の右舷から左舷に向けて通過した。(図 1 参照)

A 船は、北西進を続けていたところ、海上保安庁から、えい網中の B 船のワイヤロープ(以下「本件ロープ」という。)を切断した疑いがあるとの連絡を受け、本事故発生場所から北北東方約 2.2 M の指定された愛媛県宇和島市法花津湾の錨地に錨泊し、潜水調査により船底等が調査された。

航海士 A は、潜水調査結果の写真を確認したところ、本件ロープに付着していた塗料の色が A 船船体の塗料の色と一致し、また、A 船の舵板に本件ロープによる擦過傷があることが判明し、A 船の舵と本件ロープとが接触したことを確認した。

A 船は、青島港に向けて航行を再開した。

B 船は、船長 B 及び乗組員 B が乗り組み、船尾部から本件ロープ(約 500 m)を繰り出し、横島西南西方沖を約 2 kn の速力でえい網しながら北進していた。

B 船は、レーダー及び GPS プロッターを作動させ、漁ろう中の形象物を表示していた。

船長 B は、操縦席で操船を行い、乗組員 B は、操舵室の左舷後方の区画(畳敷きで休憩等する場所)で頭を船尾側に向けて、仰向けの状態で休憩していた。

船長 B は、後方から接近する船舶が B 船を避けると思い、後方の見張りを行っておらず、後方から接近する A 船に気付かなかった。

船長 B は、本件ロープの様子を見ようとふと後方を見たところ、後方約 30~50 m に A 船を認め、右舵一杯とした。

B 船は、A 船が右舷から左舷に通過した際、右舷側に大きく傾斜しながら船尾部が沈み込んだ後、船尾が急に浮き上がり、その際、乗組員 B は、外の状況を見ようとして起き上がったところ、左手首が床(畳)に当たって負傷した。

船長 B は、乗組員 B が負傷し、本件ロープが切損していたのを認め、海上保安庁に携帯電話で本事故の発生を通報した。

B 船は、自力で航行して宇和島市田之浜港に帰港した。

乗組員 B は、本事故の翌日、愛南町の病院で受診し、2 週間の加療を要する左手関節捻挫と診断された。

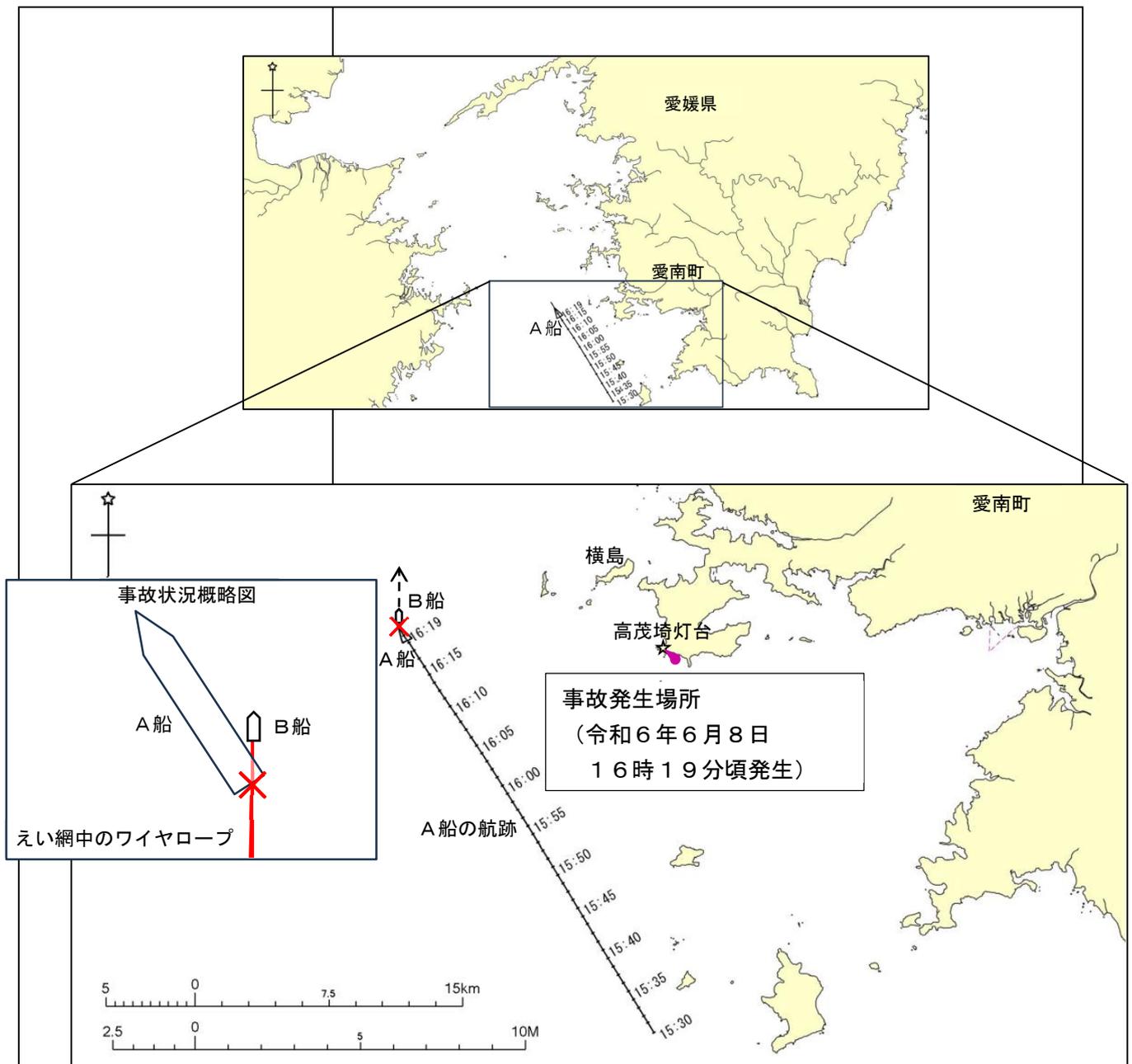


図1 事故発生経過概略図

分析

乗組員Bは、A船と本件ロープとが接触したことから、B船が大きく動揺した際、左手首が床に当たって負傷したものと考えられる。

A船は、横島西南西方沖を北西進中、航海士AがB船及び本件ロープに気付かなかったことから、B船の船尾方至近を通過し、本件ロープと接触したものと考えられる。

航海士Aは、目視及びレーダーで見張りを行っていたが、雨天で波が高く小型の船舶が発見しづらい状況であり、また、右舷船首方から反航する2隻の大型船に注意を向けていたことから、B船及び本件ロープに気付かなかったものと考えられる。

B船は、えい網しながら北進中、船長Bが、後方から接近する船舶がB船を避けると思い、後方を見張りを行っていなかったことから、A船の接近に気付くのが遅れ、本件ロープとA船が接触したものと考えられる。

	えられる。
原因	<p>本事故は、A船が横島西南西方沖を北西進中、B船がえい網しながら北進中、航海士AがB船及び本件ロープに気付かなかつたため、A船がB船の船尾方の至近を通過し、また、船長Bが、後方の見張りを行っていなかったため、A船の接近に気付くのが遅れ、A船と本件ロープとが接触してB船が大きく動揺した際、乗組員Bの左手首が床に当たったことにより発生したものと考えられる。</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"> ・航海当直者は、雨天で波が高い状況で、漁船のような小型船舶が多数存在する海域を航行する場合、遠方からの小型船舶の視認が難しく、レーダーに映らない場合もあるため、見張り員を増員するとともに安全な速力まで減速して航行すること。 ・漁船の船長は、漁ろう中、後方の船舶が避けるとは思わず、レーダー等により後方の見張りも適切に行い、他船が接近する場合、早めに汽笛を鳴らす等の衝突を避ける措置を採ること。 ・船舶所有者は、法令によりAISの送受信装置の設置が求められていない小型船舶であっても、容易に他船の位置を把握し、又は自船の位置を知らせることができる簡易型AISの送受信装置等を設置することが望ましい。