

船舶事故調査報告書

令和2年1月22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	令和元年8月2日 07時04分ごろ
発生場所	愛知県常滑市中部国際空港島北西方沖 伊勢湾灯標から真方位322° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 57.8′ 東経136° 46.1′）
事故の概要	コンテナ船PACIFIC BEIJINGは、北進中、また、漁船七福丸及び漁船太平丸は、共にえい網しながら南進中、PACIFIC BEIJING とえい網中の漁具とが衝突した。
事故調査の経過	令和元年8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 PACIFIC BEIJING（リベリア共和国籍）、9,940トン 9378931（IMO番号）、FIFTEEN SILVER SA B 漁船 七福丸、8.5トン ME2-5079（漁船登録番号）、個人所有 C 漁船 太平丸、7.9トン ME2-5769（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給） 航海士A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給） B 船長B、二級小型・特殊・特定 C 船長C、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 袖網に破損、引き綱に切損 C なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか14人（フィリピン共和国籍10人、インド籍2人、ロシア連邦籍1人、ミャンマー連邦共和国籍1人）が乗り組み、航海士Aが甲板手1人と共に船橋当直につき、北進中、正船首方約1.2Mに共に南進するB船及びC船を認めた。 A船は、航海士Aが、B船とC船との間の距離が、100mから次第に広がって約200mとなったので、2隻の間を通航できると思い、同じ針路及び速力で2隻の間を通過した。

	<p>A船は、名古屋港に入港後、B船の引き綱がA船のプロペラに絡まっていたことが判明した。</p> <p>B船及びC船は、船長B及び船長Cがそれぞれ1人で乗り組み、2そう船びき網漁の引き綱をそれぞれ引いてえい網しながら南進していた。</p> <p>船長Bは、南方約3～4MにB船とC船との間に向けて北進するA船を認めた。</p> <p>B船及びC船は、船長Bが、A船に針路を変える様子がなく、衝突の危険を感じたので、それぞれが南西及び南東に進路を変えて航行中、B船の引き綱とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が名古屋港西航路を経て名古屋港に向かうと思い、B船及びC船の西方を迂回すると思っていた。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、北進中、航海士Aが、正船首方に認めたB船とC船との間の距離が約200mに広がったので、2隻の間を通航できると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、2隻の間を通過した際、B船の引き綱と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船及びC船は、引き綱をえい網しながら南進中、船長Bが、A船がB船及びC船の西方を迂回すると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船を避航する動作が遅れ、B船の引き綱とA船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が北進中、B船及びC船が引き綱をえい網しながら南進中、航海士Aが、正船首方に認めたB船とC船との間の距離が約200mに広がったので、2隻の間を通航できると思い、また、船長Bが、A船がB船及びC船の西方を迂回すると思い、共に同じ針路及び速力で航行したため、A船とB船の引き綱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"> ・ 船橋当直者は、併走する漁船を認めた場合、操業中の2そう船びき網漁船である可能性を考慮し、大きく迂回して避けること。 ・ 船長は、2そう船びき網漁の操業中、両船に向かう態勢の他船を認めた場合、早めに避けること。