

船舶事故調査報告書

令和7年2月26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5月10日 23時34分ごろ
発生場所	香川県丸亀市 <small>まるがめ</small> 小手島 <small>おて</small> 西方沖 小手島港第4号防波堤灯台から真方位286° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 23.1′ 東経133° 37.2′）
事故の概要	LPG船 <small>フエナ</small> BUENA AMISTADは、南南西進中、また、漁船じゃじゃ丸は、刺し網を巻揚げ中、BUENA AMISTAD がじゃじゃ丸の刺し網に接触したことで、じゃじゃ丸の船体が動揺した際に乗組員が転倒して負傷した。
事故調査の経過	令和6年7月18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 LPG船 BUENA AMISTAD（パナマ共和国籍）、3,443トン 9883560（IMO番号）、S.E.SEA Shipping S.A. B 漁船 じゃじゃ丸、4.98トン OY3-18688（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）、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（フィリピン共和国籍）、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、操縦免許なし
負傷者	A なし B 軽傷 1人（乗組員B）
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか15人が乗り組み、法定灯火を表示し、レーダー2台、ECDIS（電子海図情報表示装置）及びGPS（衛星航法測位システム）を作動させ、岡山県倉敷市水島港 <small>くらしき みずしま</small> を出港し、中華人民共和国寧波 <small>ニンポー</small> に向かった。 A船は、船長Aから船橋当直を引き継いだ航海士Aが操船に当たり、甲板手（以下「甲板手A」という。）を見張りに当たらせ、丸亀市手島北方沖に向けて約12.5～13.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により西南西進した。 航海士Aは、手島北西方沖の転針点に至って左転し、針路を南南西

方に向けた頃、レーダーで左舷船首方1.5M付近にB船を探知した。

A船は、小手島北西方沖を約12.7knの速力で南南西進を続け、甲板手Aが目視とレーダーによりB船の動静を監視し、B船までの距離を約250m隔ててB船を左舷側に見て通過した。(図1、図2参照)

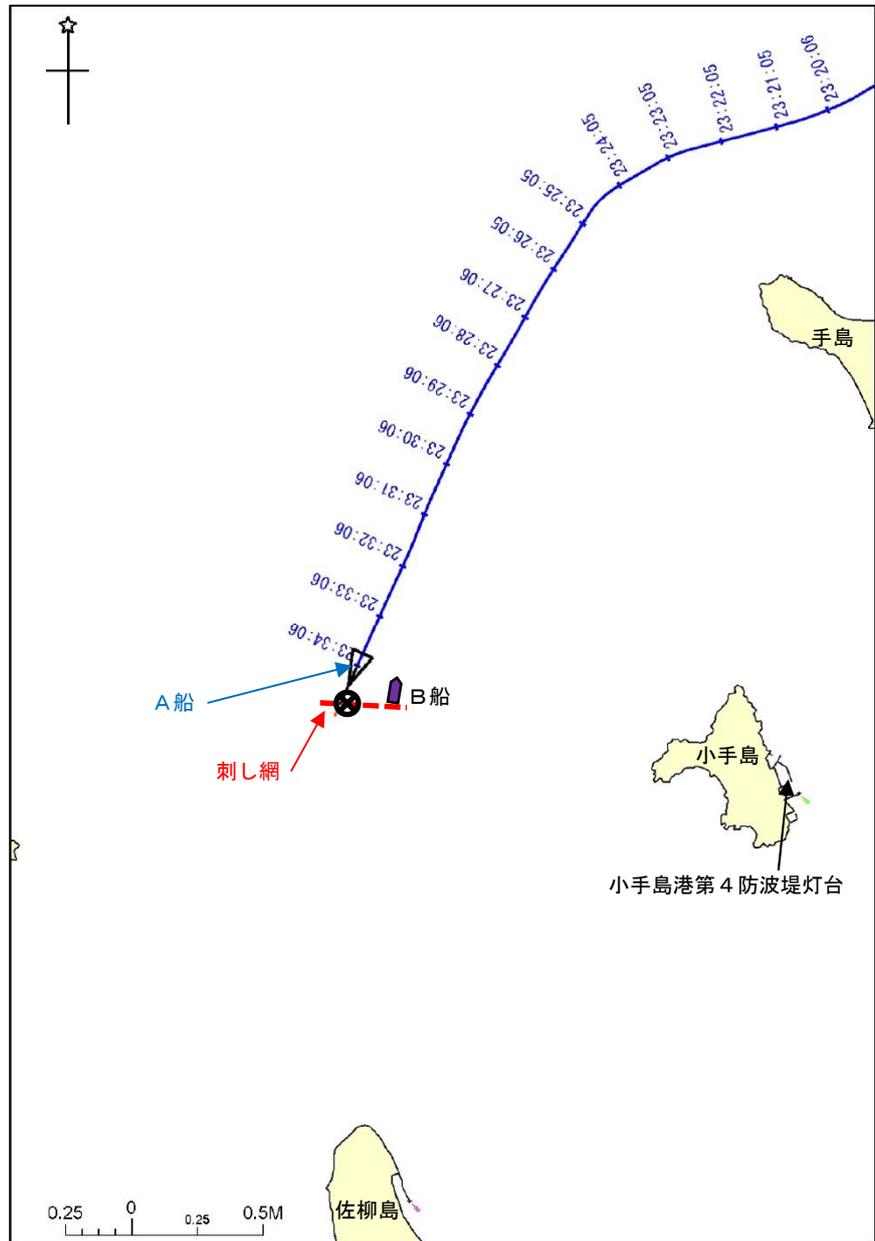


図1 事故発生経過概略図

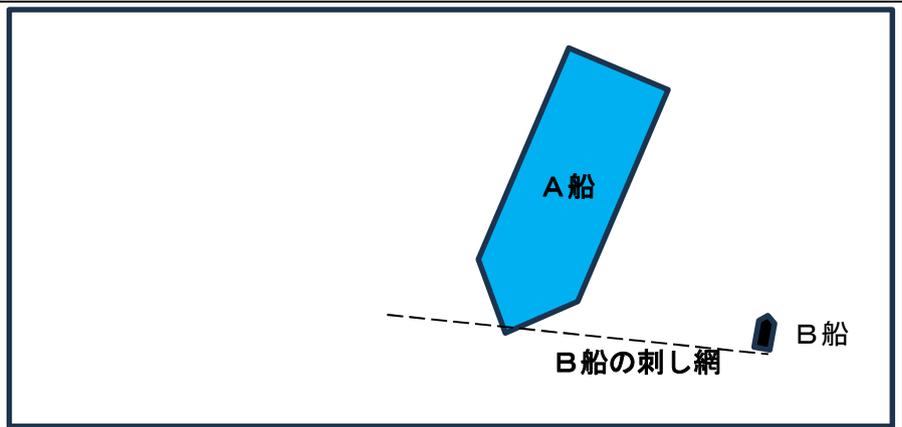


図2 接触状況図（概要）

A船は、航行を続けていたところ、海上保安庁からの連絡により、停船した後、海上保安庁の指示により水島港に向かった。

B船は、船長B及び乗組員Bが乗り組み、小手島西方沖で、船首を北方に向け、主機を中立運転とし、漂泊してトロール従事船以外の漁ろう船の灯火を表示し、4M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、乗組員Bが後部甲板で刺し網の網端^{あば}を巻揚げ機を使用して巻き揚げていた。（図3参照）

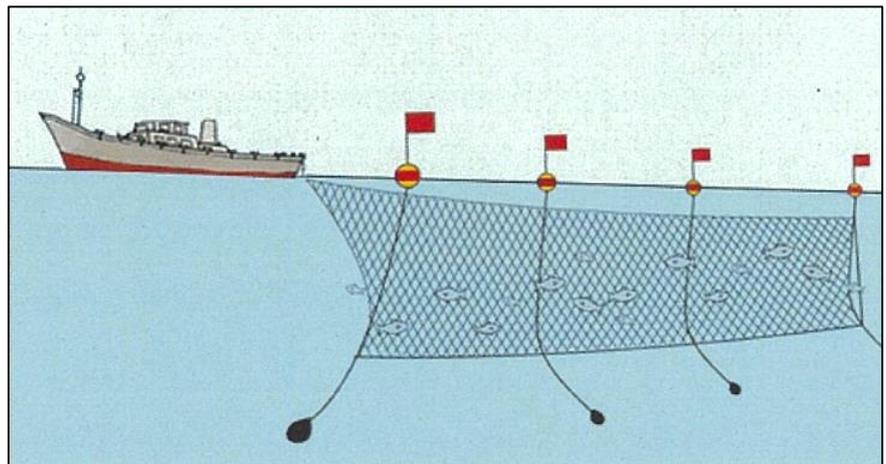


図3 刺し網の漁法（概要、JFいしかわHPより引用）

船長Bは、レーダーで左舷船首方1M付近にA船を探知し、その後、A船が‘B船の刺し網’（以下「本件網」という。）に接近する状況であったので、A船に対して危険を知らせる目的で、黄色点滅灯及び赤色回転灯を点灯して注意喚起を行った。

船長Bは、A船が同じ針路及び速力で本件網に向かって航行を続けてくるのを認め、乗組員Bに対し、本件網が引っ張られるから、身構えろと大声を出した。

乗組員Bは、後部甲板で船尾方を向いて本件網の浮きを外していたところ、船長の声を聞いたものの、身構える時機が遅れ、A船が本件網に接触したことで、B船の船体が動揺した際に転倒した。

	<p>船長Bは、携帯電話で海上保安庁に本事故発生 of 通報を行った。</p> <p>B船は、自力で航行して岡山県浅口市寄島港に帰航した。</p> <p>乗組員Bは、後日、倉敷市内の病院を受診し、腰部打撲傷及び臀部打撲傷と診断された。</p> <p>本件網は、横幅が約730mで、上方には約35個の浮きが、下方には浮きと同じ数の重りが付けられており、網を垂直に張ったものであった。また、両端には、北側に紅灯が、南側に緑灯が設置されていた。</p> <p>航海士Aは、B船との衝突を回避することに重点を置いて操船していた。</p> <p>航海士A及び甲板手Aは、南南西進中、B船からの発光信号及び本件網に設置されていた明かりに気付かず、また、左舷方にB船を通過した際、振動なども感じなかったため、本件網に接触した後も航行を続けた。</p> <p>船長Aは、小手島付近の漁船の出漁区域や時間、漁網の特徴、漁船の信号等の漁業情報を入手していなかった。</p> <p>航海士Aは、刺し網の横幅等に関する知識が不足しており、本件網の横幅が約730mであったことを考慮し、B船からの距離を0.5M以上離して通過すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、汽笛を備えていたものの、ふだん、黄色点滅灯及び赤色回転灯を点灯することにより航行中の船舶がB船及び本件網を回避してくれていたため、本事故時も黄色点滅灯及び赤色回転灯を点灯したのみで、汽笛を鳴らしていなかった。</p> <p>B船の乗組員は、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、小手島西方沖を南南西進中、航海士Aが、B船までの距離を約250m隔てて安全に通過できると思い、本件網と安全な距離をとって避けなかったことから、本件網に接触したことで、B船の船体が動揺した際に乗組員Bが転倒して負傷したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、本件網の存在及び特徴を知らなかったことから、B船までの距離を約250m隔てて安全に通過できると思ったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、本事故時、B船からの発光信号及び本件網に設置されていた明かりに気付かず、また、左舷方にB船を通過した際、振動なども感じなかったことから、本件網に接触した後も航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、小手島西方沖で船首を北方に向けて漂泊し、本件網を巻揚げ中、船長Bが、A船に対して注意喚起を行ったが、その後もA船が同じ針路及び速力で本件網に向かって航行を続けてくるのを認め、乗組員Bに対して本件網が引っ張られるので、身構えろと大声を出したものの、乗組員Bを避難させる時機が遅れたことから、乗組員Bが身</p>

	<p>構える前にA船が本件網に接触したことで、B船の船体が動揺した際に乗組員Bが転倒して負傷したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、黄色点滅灯及び赤色回転灯を点灯することにより航行中の船舶がB船及び本件網を回避してくれていたことから、本事故時も黄色点滅灯及び赤色回転灯を点灯したのみで、A船がB船及び本件網を避けてくれると思ひ、乗組員Bを避難させる時機が遅れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、小手島西方沖において、A船が南南西進中、B船が漂流して本件網の巻揚げ中、航海士Aが、本件網の存在及び特徴を知らず、本件網と安全な距離をとって避けなかったため、また、船長Bが、A船が接近してきた際に乗組員Bを避難させる時機が遅れたため、A船が本件網に接触したことで、B船の船体が動揺した際に乗組員Bが転倒したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船からの発光信号及び本件網に設置されていた明かりに気付かず、また、左舷方にB船を通過した際、振動なども感じなかったため、本件網に接触した後も航行を続け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、不慣れな海域を航行する場合、事前に当該海域の漁法に関する知識を習得し、漂流中の漁船は操業中である場合があるので、網の横幅等を考慮し、漁船との距離を十分に隔てて通過すること。 ・ 船橋当直者は、夜間、漁具に設置された明かりや操業中の漁船から回転灯等により同漁船や漁具への接近について注意喚起されることがあるので、見落とさないよう注意すること。 ・ 刺し網漁等を行う漁船の船長は、操業中に他船が接近してくる場合、点滅灯及び回転灯のみでなく、音響信号による注意喚起を行い、当該他船に避航の様子が見られないときには乗組員を早めに避難させること。