

船舶事故調査報告書

令和5年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和4年12月26日 13時52分ごろ
発生場所	山口県下関市角島 ^{つの} 北方沖 長門伊瀬灯台から真方位330°2.5海里（M）付近 （概位 北緯34°23.9′ 東経130°52.0′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船 ^{せいりょう} 青鷹101は、北東進中、また、漁船 ^{たいりゅう} 大洋丸は、東南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年1月16日、主管調査官（門司事務所）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 液体化学薬品ばら積船 青鷹101、498トン 141639、株式会社エスワイプロモーション B 漁船 大洋丸、3.3トン YG3-54570（漁船登録番号） 個人所有 第291-35603号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） 甲板員A、六級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約2.0m 太陽の高度及び方位：高度 28.0°、方位 204.8°
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aほか3人が乗り組み、甲板員Aが単独で船橋当直に当たり、3Mレンジとしたレーダーで、左舷方2.7M付近にB船を認め、その後は目視で見張りを行いながら約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により角島北方沖を北東進していた。 甲板員Aは、その後、B船の方位に変化がなく、接近するのを認めたが、左舷方から接近する漁船等の小型船は、A船の船首方を至近で通過したり、直前で変針してA船の船尾方を通過したりすることが多かったため、B船がA船を避けると思い、同じ針路及び速力で航行していたところ、B船が針路及び速力を変える様子がないまま接近したので衝突の危険を感じて右舵一杯を取ったものの、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。 甲板員Aは、すぐに主機を停止して、船長Aに本事故の報告を行

	い、船長 A は、昇橋して船舶所有者への連絡及び海上保安庁への 118 番通報を行った。 甲板員 A は、船長 A から、避航動作として、汽笛の吹鳴、減速及び相手に分かるように舵を大きく切る等の指導を受けていたので、B 船の方位に変化がなく、接近することを認めた際、B 船が A 船を避けてくれると思わず、直ちに避航動作を取れば良かったと本事故後に思った。 B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、操業を終え、船長 B が操舵室右舷側の舵輪の前に立ち、太陽光が眩しく右舷方が見えにくい状況下、船首方に意識を向けて G P S プロッターの画面を時々見ながら、手動操舵により約 12 kn の速力で東南東進中、突然衝撃を感じて至近に A 船を認め、B 船と A 船とが衝突したことに気付いた。 船長 B は、B 船の損傷状況を確認し、A 船と連絡先を交換し、B 船は自力で航行して帰航した。 船長 B は、帰航開始時、太陽光が眩しく、南方にぼんやりと視認した船影を、操業中に見た南西進する船舶 2 隻と同様に南西進する船舶であり、右舷側から接近する船舶はいないと思い込み、また、太陽光が眩しいこともあって右舷方の見張りを行わなかったため、右舷方から接近する A 船に気付かなかったと本事故後に思った。
分析	A 船は、自動操舵で北東進中、甲板員 A が、左舷方から接近する B 船が A 船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、接近する B 船に危険を感じて右舵を取ったものの、B 船と衝突したものと考えられる。 B 船は、手動操舵で東南東進中、太陽光が眩しく右舷方が見えにくい状況下、船長 B が、船首方に意識を向けて、G P S プロッターの画面を時々見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、右舷方から接近する A 船に気付かず、A 船と衝突したものと考えられる。 船長 B は、太陽光により右舷方が見えにくい状況下、南方にぼんやりと視認した船影を、操業中に見た南西進する船舶と同様に南西進する船舶であり、右舷側から接近する船舶はいないと思い込んだことから、船首方に意識を向けていたものと考えられる。
原因	本事故は、A 船が北東進中、B 船が太陽光により右舷方が見えにくい状況で東南東進中、甲板員 A が、左舷方から接近する B 船が A 船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長 B が、船首方に意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船橋当直者は、接近する他船の方位変化が認められない場合、他船が避けてくれることを期待せず、余裕のある時機に汽笛を吹鳴

	したり、針路変更や減速するなどして衝突を避けるための措置を採ったりすること。 ・船長は、航行中、特定の方向だけに意識を向けることなく、太陽光により眩しい場合には、サングラスを着用するなどして、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。
--	---