

# 船舶事故調査報告書

令和7年11月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	令和6年4月21日 04時00分頃
発生場所	青森県八戸市八戸港北東方沖（八戸沖波浪観測灯浮標） <small>さめかど</small> 鮫角灯台から真方位055° 9.7海里（M）付近 （概位 北緯40° 38.0′ 東経141° 45.0′）
事故の概要	貨物船兼砂利運搬船 <small>あかせ</small> 橙星は、北進中、灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和6年7月26日、主管調査官（仙台事務所）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	貨物船兼砂利運搬船 橙星、698トン
船舶番号、船舶所有者等	144448、御前崎海運株式会社（A社）、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 航海士A、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 船首部ハンドレールに曲損 灯浮標 手すりに曲損、マーキング装置2個に破損、浮体に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約11m/s、視程 約3km 海象：海上 うねり 波向北西、波高約2.0～2.5m 日出時刻：04時45分頃
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、新潟県糸魚川市姫川港で荷揚げする目的で、京浜港川崎区にあるセメント会社の専用岸壁を出港した。</p> <p>船橋当直に当たっていた船長は、岩手県宮古市<small>とど</small>鮎ヶ埼北東方沖を通過後、波高が約3.0～3.5mであることを目視で確認した。そこで、航海計画の針路（以下「本件針路」という。）からうねりによる船体動揺の少ない陸岸寄りを航行する針路に変更し、約11.2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本船を北進させた。</p> <p>船長は、このまま動揺の少ない陸岸寄りを航行すると、陸岸付近にある漁業施設に近づくおそれがあるので、レーダー及びGPSプロッターで前路に他船や障害物が映っていないことを確認した上で、次直の航海士Aとの交代前に本船の針路を本件針路に戻した後、自動操舵の状態では航海士Aに船橋当直を引き継いだ。</p> <p>航海士Aは、船橋当直交代後すぐに、レーダー及びGPSプロッターで周囲を確認したところ、前路に他船や障害物が映っていなかったため、前方を見なくてもしばらくは問題ないと思い、操舵スタンドの左舷後方にある海図台で船尾方を向いて「荷役関係書類の記入作業」（以下「書類作業」という。）を始めた。</p>

	<p>航海士 A は、流木が当たったような軽い振動を船底に受けたように感じたが、自身の経験から船体に明確な異状が認められていないと思い、そのまま操船を続けた。</p> <p>船長は、次の船橋当直交代時に航海士 A から、当直中に軽い振動を感じたのでブイに接触したかもしれないとの報告を受けた。</p> <p>船長が船首甲板上を点検したところ、船首部ハンドレールに曲損及び右舷船首部に衝突時に灯浮標から発射されるマーキングペイントの付着を確認した。</p> <p>船長及び航海士 A は、GPS プロッターの航跡で、流木が当たったような軽い振動を船底に受けた位置を確認したところ、八戸沖波浪観測灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）の位置と一致し、本件灯浮標に衝突したことに気付いた。</p> <p>船長は、本事故の発生を A 社に連絡した後、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長及び航海士 A は、東北地方の太平洋岸を航行することが何度もあったので、本件灯浮標が設置されていることを知っていた。</p> <p>航海士 A は、船橋当直中、針路及び速力を変えていなかった。</p> <p>船長は、航海士 A と船橋当直を交代する前に動揺の少ない陸岸寄りを航行する針路から本件針路に戻す際、陸岸付近にある漁業施設に近づかないよう注意することに気をとられ、本件灯浮標の正確な位置確認を含む航行予定海域の水路調査を行わずに本件針路とした。</p> <p>本件灯浮標は、塗色及び構造が、黄色 X 形頭標 1 個付、黄色やぐら形（鉄造）であり、灯質が群閃黄光、毎 20 秒に 5 閃光、実効光度 85 カンデラ、光達距離が 5 M、灯高は平均水面上から灯火まで 6.8 m であった。</p> <p>（付図 1 航行経路図 参照）</p>
分析	<p>本船は、北進中、航海士 A が、船橋当直交代後すぐに、レーダー及び GPS プロッターで周囲を確認した際、前路に他船や障害物が映っておらず、前方を見なくてもしばらくは問題ないと思い、船尾方を向いて書類作業に意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、航海士 A に船橋当直を引き継ぐ前、陸岸付近にある漁業施設に近づかないようにすることに気をとられ本件針路に戻したが、針路上の水路調査を行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が北進中、航海士 A が、船尾方を向いて書類作業に意識を向けたまま、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、本船が本件灯浮標に向かって接近していることに気付かず、本船が本件灯浮標に衝突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>

- ・ 船橋当直者は、単独で操船を行う際、他の作業を行わずに操船に意識を集中し、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。
- ・ 船長は、航海計画を変更して針路を定める場合、事前に水路調査を十分に行い、針路上に障害物がないかを確認すること。

付図 1 航行経路図

