

## 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
発生日時	令和7年1月23日 19時53分頃
発生場所	福岡県宗像市大島北方沖 倉良瀬灯台から真方位 $297^{\circ}$ 2.3海里 (M) 付近 (概位 北緯 $33^{\circ} 56.2'$ 東経 $130^{\circ} 26.2'$ )
事故の概要	油送船光隆丸及び液化アンモニア運搬船第八昭安丸は共に西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年2月3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	<p>船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 油送船 光隆丸、2,025トン 142167、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、光隆海運株式会社 (A社)、旭タンカー株式会社</p> <p>B 液化アンモニア運搬船 第八昭安丸、493トン 141071、大一海運株式会社 (B社)</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A、四級（航海）</p> <p>B 船長B、一級（航海）</p>
負傷者	なし
損傷	<p>A 左舷船首外板に塗膜の剥離、左舷船尾外板に凹損及び左舷船尾部スタンションに曲損</p> <p>B 右舷船尾に擦過傷及び右舷船首ハンドレールに曲損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.7m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか9人が乗り組み、ガソリン及び軽油をそれぞれ約1,500㎘積載し、福岡県福岡市博多港に向けて大島北東方沖を針路 <math>249^{\circ}</math> (真方位、以下同じ。)、速力 (対地速力、以下同じ。) 約13.0ノット (kn) で自動操舵により西進していた。</p> <p>船長Aは、19時30分頃昇橋し、同直の甲板手が昇橋していなかったので、前直の航海士及び甲板員から単独で船橋当直を引き継いだ。</p> <p>前直の航海士は降橋し、前直の甲板員は、船内巡査があるので、船橋に残った。</p> <p>船長Aは、目視で船首や左舷方向に停泊灯を表示して外舷灯を点灯した停泊船 (以下「C船」という。) を認め、6Mレンジで船尾方に3Mオフセンター表示のレーダー画面で約7Mの距離があることを確認した。</p>

船長Aは、C船の見通し上でA船から約1M離れた位置をB船が同航していたが、B船の船尾灯がC船の灯火に紛れていて目視では気付かず、更にレーダー画面上でC船との距離を確認することに意識が向いていたので、B船の映像にも気付かなかった。(図1参照)

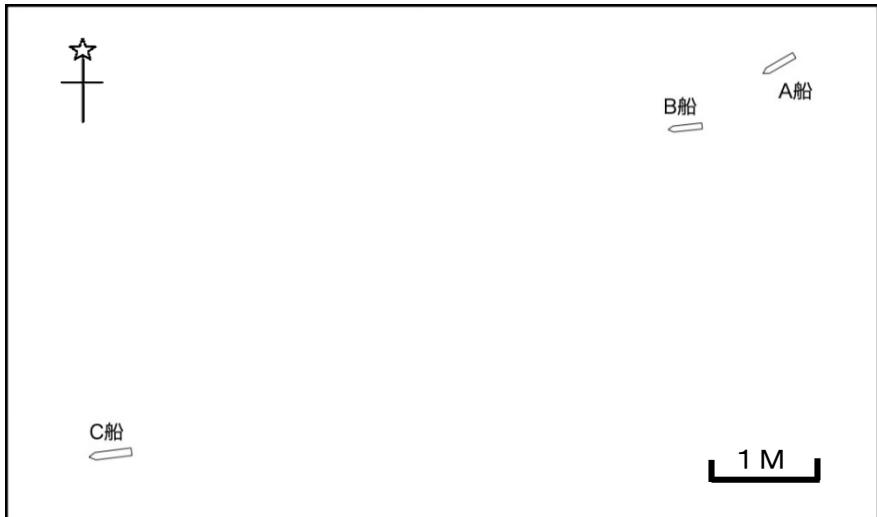


図1 A船、B船及びC船の位置関係概略図

船長Aは、その後、電子海図情報表示装置を確認した際、周囲に航行の支障となる船舶を認めなかった。

A船の電子海図情報表示装置は、AIS搭載船は自動的に表示されるが、AIS非搭載船はレーダーの衝突防止装置でプロットしなければ反映されない仕様となっていた。

船長Aは、19時35分頃に船長Aと同直の甲板手が遅れて昇橋した際、前直の甲板員の船内巡検の教育のため、甲板手を船内巡検に同行させ、単独で船橋当直に当たっていた。

船長Aは、19時37分頃、再度、目視、レーダー及び電子海図情報表示装置を確認したが、B船に気付くことなく、C船までの距離から約30分間は航行の支障となる船舶がいないと判断し、船橋左舷後方に設置してあるパソコンで気象情報及び海図の確認作業（以下「本件作業」という。）を開始した。

船長Aは、19時53分頃、本件作業を終えて前路を確認した際、船首方至近にB船を認め、操舵スタンド前に移動して手動操舵に切り替えて右舵を取り、機関回転数を下げたものの、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。

船長Aは、国際VHF無線電話（以下「VHF」という。）でB船と連絡をとり、損傷状況等を確認後、本事故の発生を海上保安庁に通報し、A社に報告した。

A船は、大島南西約1M付近まで航行して錨泊し、翌朝、博多港へ向けて航海を再開した。

	<p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、液化アンモニア340MT<sup>†</sup>を搭載して法定灯火を表示し、長崎県松浦市松浦港に向けて大島北東方沖を針路264°、約11.0knの速力で自動操舵により西進していた。</p> <p>船長Bは、19時30分頃、右舷船尾方約1Mに同航するA船をレーダーで認め、B船よりも速い速力だったので、A船がB船の右舷側を追い越すと思い、動静監視を続けた。</p> <p>船長Bは、19時49分頃、A船がB船の船尾方約100mに接近したので、A船がB船の左舷側を追い越すことにしたのか疑問に思ながら、注意喚起の目的で通路灯及び作業灯を点灯し、追い越される船として針路及び速力を保持していたところ、A船とB船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況等を確認後、本事故の発生を海上保安庁に通報し、B社に報告した。</p> <p>B船は、本事故発生場所付近で漂泊後、松浦港に向けて航行を再開した。</p> <p>B船は、AISを搭載していなかった。</p>
分析	<p>A船は、自動操舵により西進中、船長Aが、船首方を同航していたB船に気付かず、船橋左舷後方で本件作業を始め、見張りを適切に行っていたことから、B船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視によりC船を認めた際、B船の船尾灯がC船の舷灯に紛れていたことから、船首方を同航していたB船に気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーを確認した際、C船との距離を確認することに意識が向いていたことから、B船のレーダー映像に気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>B船は、自動操舵により西進中、船長Bが、B船よりも速いA船がB船の船尾方約100mに接近するのを認めた際、A船がB船を避けて追い越すものと思い、針路及び速力を保持したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船及びB船が共に西進中、船長Aが、見張りを適切に行っていたことから、B船に気付かず、また、船長Bが、A船がB船を避けて追い越すものと思い、針路及び速力を保持したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、乗組員に対して次の内容を周知し、適切な見張りを遵守するよう教育を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航海当直者は、周囲の状況及び他船との衝突のおそれについて、</li> </ul>

<sup>†</sup> MT（メトリックトン）とは、メートル法での質量の単位1MT=1,000kgをいう。

当直中は、常時、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他の全ての手段により適切な見張りを実施すること。

- ・船長等は、部員が見張りから離れた際、部員が見張りに戻るまで見張りを中断することなく、航海計器を適切に使用して見張りを継続すること。
- ・航海当直者は、AIS非搭載の船舶に対して危険水域（有視界状態：2M、視界制限状態：4M）に接近する前に自船との見合い関係に関わらずレーダープロッティングし、相手船との最接近距離を確認すること。

B社は、本事故後、乗組員に対して次の内容を徹底するよう指導した。

- ・相手船の動静に疑義が生じた時点で、速やかにVHFによる意思確認や汽笛、発光信号等を行い、相手船に自船の存在が伝わるよう繰り返し注意喚起を行うこと。

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、見張りに専念し、常時、レーダーレンジを適宜変えながら、見落としがないように監視する等、周囲の見張りを適切に行うこと。
- ・船橋当直者は、衝突のおそれがある場合には、VHFを使用して相手船の操船意図を確認する等、適切に衝突を避けるためのコミュニケーションをとること。
- ・船橋当直者は、他船が自船に気付かずに航行している場合があるので、他船の動静に疑義が生じた場合、予断を持たず、他船に対して音響信号等による注意喚起を行うとともに、衝突を回避するための措置を早期に採ること。
- ・船舶所有者は、法令によりAIS搭載が求められていない船舶であっても、自船の位置を知らせることができるAISを搭載することが望ましい。