

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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6年2月7日 13時03分ごろ
発生場所	山口県下関市角島 ^{つの} 西方沖 角島灯台から真方位283° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 21.6′ 東経130° 48.2′）
事故の概要	油送船日美丸は、南南西進中、また、漁船弘氣丸は、西北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年3月27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 油送船 日美丸、3,927トン 143132、神戸航運株式会社（A社） B 漁船 弘氣丸、19トン FK2-2188（漁船登録番号）、株式会社弘氣丸 第212-6520号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部外板に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか9人が乗り組み、航海士Aが船橋中央部の操舵スタンドの前に立って操船指揮をとり、別の航海士を見張りにつけ、角島北方沖を約234°（真方位、以下同じ。）の針路及び約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行していた。 航海士Aは、角島の北西方沖で約199°に変針した頃、左舷前方に西北西進するB船を視認した。 航海士Aは、3MレンジとしたレーダーでB船の動静を監視していたところ、B船が同じ針路及び速力で接近するので、手動操舵に切り替え、A船が海上衝突予防法上の保持船（以下「保持船」という。）であると判断し、同じ針路及び速力で操船した。 航海士Aは、目視とレーダーによりB船の動静を継続して監視し、いずれ海上衝突予防法上の避航船（以下「避航船」という。）であるB船がA船を避けていくと思っていたところ、更にB船が同じ針路及

び速力で接近するので、衝突の危険を感じ、汽笛で警告信号を行い、右舵一杯を取ったものの、間に合わず、船橋左舷ウイング下方から衝撃音が聞こえ、A船とB船とが衝突したことを知った。

船長Aは、衝撃音を聞き、昇橋して本事故の発生を知り、A船乗組員の負傷者の有無及び損傷状況を確認した後、海上保安部に通報した。

B船は、船長Bほか2人が乗り組み、船長Bが操舵室中央部の椅子に腰を掛けて操船し、いか釣り漁の目的で、漁場に向けて約9knの速力で角島南方沖を手動操舵により西北西進した。

船長Bは、角島の南西方沖で自動操舵として針路を約300°に設定した頃、6Mレンジとしたレーダーで南西進するA船を右舷前方に認めた。

船長Bは、B船が避航船であるものの、同じ針路及び速力で航行すれば、A船の船尾方を安全に通過することができると思い、椅子に腰を掛けたまま操船していたところ、居眠りし、変針して接近するA船に気付かなかった。

船長Bは、汽笛を聞いて目覚め、船首方至近にA船を認めて減速したものの、B船の船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。

船長Bは、B船乗組員の負傷の有無及び損傷状況を確認した後、B船は自力で航行して下関市特牛港に帰港した。

船長Bは、本事故当時、連日の操業による疲労を感じており、前日の操業後、2～3時間の睡眠しかとれていなかった。

(図1 参照)

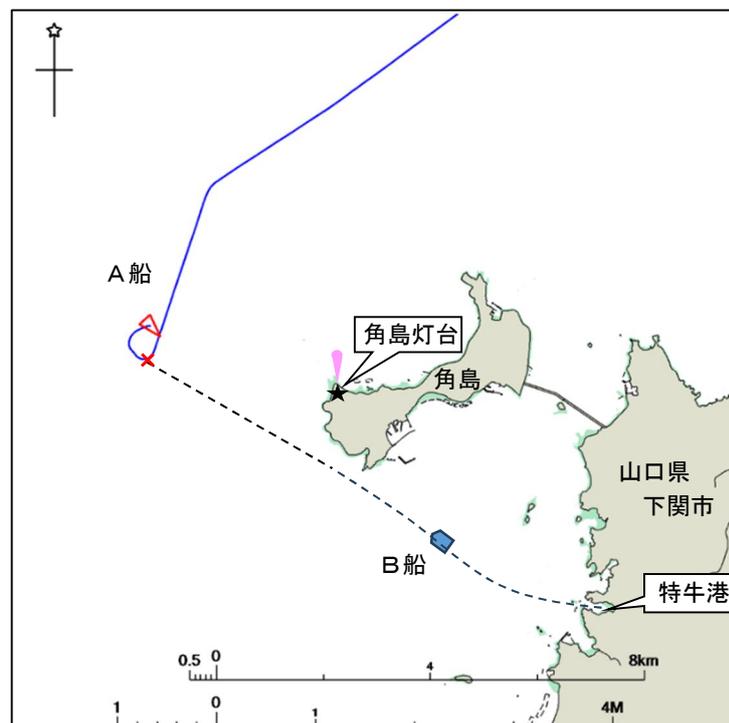


図1 事故発生経過概略図

<p>分析</p>	<p>A船は、南南西進中、航海士Aが、左舷前方から接近するB船を認めた際、A船が保持船であると判断し、いずれB船がA船を避航すると思ひ、B船の動静を継続して監視しながら針路及び速力を維持したことから、更に接近するB船に衝突の危険を感じ、警告信号を行い、右舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、西北西進中、船長Bが、右舷前方に認めたA船の船尾方を安全に通過できると思ひ、同じ針路及び速力で椅子に腰を掛けたまま操船に当たっていた際、居眠りしたことから、変針して接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、連日の操業による疲労が蓄積し、睡眠不足の状態、椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けたことから、居眠りしたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が南南西進中、B船が西北西進中、航海士Aが、左舷前方から接近するB船を認めた際、いずれB船がA船を避航すると思ひ、針路及び速力を維持したため、警告信号を行ったものの避航動作が遅れ、また、船長Bが、右舷前方に認めたA船の船尾方を安全に通過できると思ひ、椅子に腰を掛けて操船に当たっていた際、居眠りしたため、A船に気付かず、両船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"> ・ 船長は、自船が保持船と判断した場合であっても、いずれ相手船が避航すると思ひ込まず、早めに避航動作をとること。 ・ 船長は、疲労が蓄積し、睡眠不足の状態、椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けることなく、立って操船に当たったり、体を動かしたりするなど居眠り運航の防止措置を採ること。