

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10月24日 03時44分ごろ
発生場所	茨城県茨城港常陸那珂港区東方沖 日立港沖防波堤南灯台から真方位122°6.9海里（M）付近 （概位 北緯36°24.8′ 東経140°45.5′）
事故の概要	ロールオン・ロールオフ貨物船OCEAN PRIDE 1は、南進中、また、漁船祥天丸は、東南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年11月11日、主管調査官（横浜事務所）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 ロールオン・ロールオフ貨物船 OCEAN PRIDE 1（パナマ共和国籍）、6,542トン 8612988（IMO番号）、DK PACIFIC INC. B 漁船 祥天丸、14トン IG2-2658（漁船登録番号）、株式会社伊平次 第210-58838号（船舶検査済票の番号）
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（ミャンマー連邦共和国籍）、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、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 右舷部中央外板にペイント剥離 B バルバスバウ及び船首部に圧損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約1.5m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか13人（大韓民国籍1人、ミャンマー連邦共和国籍11人、ロシア連邦籍1人）が乗り組み、航海士Aが単独で船橋当直につき、法定灯火を表示し、千葉県木更津港に向けて常陸那珂港区東方沖を約10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南進していた。 航海士Aは、右舷船首方約2Mに接近するB船を目視とレーダーで認め、B船の相対方位がA船の船尾方に変わっているように見えたので、B船がA船の船尾方を通過すると思った。 航海士Aは、左舷方に数隻の漁船を視認していたとき、レーダーで右舷方約0.3Mに接近したB船が増速したように見えたので、衝突の危険を感じ、針路を約10°左に転じ、B船に向けて昼間信号灯を

	発光したものの、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。 自室にいた船長Aは、衝撃を感じて昇橋し、B船に近寄ろうとA船を旋回させ、海上保安庁に本事故の発生を通報した。 A船は、B船が帰航したので、海上保安庁の指示を受けて木更津港に入港した。 航海士Aは、B船がA船の船尾方を通過すると思い、B船の動静に継続して注意を払っていなかった。 B船は、船長Bほか3人が乗り組み、常陸那珂港区東方沖において底引き網漁を行う目的で、船長Bが操船に当たり、乗組員1人が見張りにつき、法定灯火を表示して茨城港日立港区港奥にある久慈漁港を出港し、約9knの速力で自動操舵により東南東進していた。 船長Bは、日立港沖防波堤南端を通過し、レーダーで左舷船首方約8MにA船の映像を見て、しばらくしてB船の進路上に向けて南進するA船の方位がほとんど変わらないことを認め、B船が海上衝突予防法上の保持船（以下「保持船」という。）であるので、いずれA船がB船を避航すると思い、A船の動静を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けた。 船長Bは、A船が避航する様子がないので、衝突の危険を感じ、右舵を取ったものの、B船とA船とが衝突した。 船長Bは、負傷者がいないこと及び損傷状況を確認し、海上保安庁に通報した後、自力で航行して久慈漁港に入港した。 船長Bは、いずれA船が避航すると思っていたので、早めに避航動作を取らなかった。 船長Bは、僚船に漁場が知られないよう、簡易型AISの電源を切っていた。 （付図1 事故発生経過概略図 参照）
分析	A船は、南進中、航海士Aが、右舷船首方に接近するB船を認めた際、B船がA船の船尾方を通過すると思い、B船の動静に継続して注意を払っていなかったことから、避航動作が遅れ、針路を約10°左に転じたものの、B船と衝突したものと考えられる。 航海士Aは、B船の相対方位がA船の船尾方に変わっているように見えたことから、B船がA船の船尾方を通過すると思ったものと考えられる。 B船は、東南東進中、船長Bが、左舷船首方にB船の進路上に向けて南進するA船を認めた際、B船が保持船であり、いずれA船が避航すると思い込み、衝突を避けるための措置を採らなかったことから、避航動作が遅れ、右舵を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、A船が南進中、B船が東南東進中、航海士Aが、右舷船首方に接近するB船を認めた際、B船がA船の船尾方を通過す

	ると思い、B船の動静に継続して注意を払っていなかったため、避航動作が遅れ、また、船長Bが、左舷船首方にB船の進路上に向けて南進するA船を認めた際、B船が保持船であり、いずれA船が避航すると思い込み、衝突を避けるための措置を採らなかったため、避航動作が遅れ、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。 ・ 操船者は、右舷船首方に横切る態勢の船舶を認めた場合、同船が自船の後方を通過すると早期に判断することなく、継続して動静や方位の変化を確認することにより適切な操船を判断すること。 ・ 操船者は、左舷方に自船の進路を横切る態勢の船舶を認めた場合、自船が保持船であっても、横切る態勢の船舶が自船の進路を避けずに航行を続ける可能性があることを考慮し、横切る態勢の船舶の方位に変化が見られない場合は、汽笛や発光信号を活用したり、針路を変更したり、減速したりすること。 ・ 簡易型AISを搭載する漁船等は、AISを作動させておくことが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

