

船舶事故調査報告書

令和7年7月23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11月15日 22時30分ごろ
発生場所	大分県国東半島東方沖 臼石鼻灯台から真方位 $034^{\circ} 8.6$ 海里 (M) 付近 (概位 北緯 $33^{\circ} 31.6'$ 東経 $131^{\circ} 47.8'$)
事故の概要	貨物船第八太陽丸は、南南東進中、また、漁船北辰丸は、北北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年1月20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 貨物船 第八太陽丸、399トン 140315、株式会社太陽（A社）</p> <p>B 漁船 北辰丸、4.9トン OT3-8977（漁船登録番号）、個人所有 第294-10587号（船舶検査済票の番号）</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、一級小型・特定</p>
負傷者	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（船長B）</p>
損傷	<p>A 右舷中央部外板に擦過傷</p> <p>B 船首部に破口</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好、 海象：波高 約1m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、法定灯火を表示し、積荷役を行う目的で、大分県津久見市津久見港に向か、国東半島北方沖を約11～12ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進していた。</p> <p>船長Aは、4Mレンジとしたレーダー等を作動させ、単独で自動操舵により操船に当たっていた。</p> <p>船長Aは、A船が国東半島北東方沖に至り、レーダー画面でA船の位置を確認して針路を大分県大分市関崎^{まき}に向け、A船を南南東進させ始めた。</p> <p>船長Aは、A船の南南東進を開始した後、広い海域に至って関崎付近までしばらく同じ進路なので気が緩み、また、レーダーと目視により周囲を確認して航行の支障となる船舶が見当たらなかったので、レーダー画面を確認することなく、船首方のみを目視しながら操船を続けた。</p>

船長Aは、その後、右舷船首方0.5M付近にB船の白灯を目視により認めた。

船長Aは、B船の動静を確認することとし、双眼鏡でB船を見ていたところ、B船の左舷灯を認めた。

船長Aは、その後も双眼鏡でB船の動静を確認していたところ、B船がA船の前路を右舷方から左舷方に横切ろうとして接近していることを認め、衝突の危険を感じた。

船長Aは、A船が海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）上の避航船（以下単に「避航船」という。）であることは理解していたが、衝突を避けるために右舵を取るとB船に船首を向けて衝突する可能性があると思い、左舵一杯を取ったところ、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。

船長Aは、A船を旋回させてB船に接近させた後、船長Bに対してA船に接舷するように伝えた。

船長Aは、船長Bの負傷及びB船の損傷状況を確認した後、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともに、A社に連絡した。

（図1 参照）

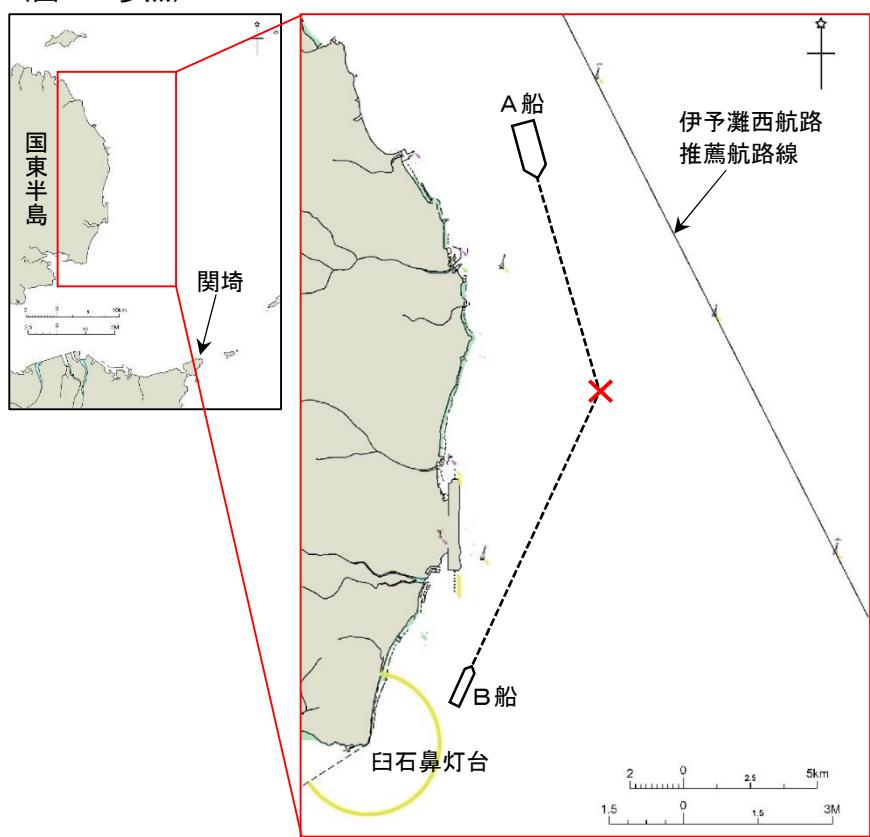


図1 事故発生経過概略図

B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、底引き網漁の目的で、国東半島東方沖の漁場に向か、同半島南東方沖を約7~8 knの速力で北北東進していた。

船長Bは、4Mレンジとしたレーダー等を作動させて自動操舵で操

	<p>船に当たっていたところ、B船の前路を左舷方から右舷方に横切ろうとするA船を左舷船首方1.5～2.0M付近にレーダーで認めた。</p> <p>船長Bは、両船が同じ進路のままであれば、B船が海上衝突予防法上の保持船（以下単に「保持船」という。）であるので、A船が避航すると思い、レーダーでA船と衝突のおそれの有無を判断することなく、針路及び速力を保持したままB船を航行させた。</p> <p>船長Bは、A船の右舷灯を目視で認めるようになり、その後もA船の方位に変化がなく接近する状況であることに気付いたものの、いずれA船が避航すると思った。</p> <p>船長Bは、針路及び速力を保持したまま操船を続けていたところ、A船が避航する様子がなく至近に接近するので、衝突の危険を感じ、パニック状態となって慌てて左舵一杯を取ったものの、間に合わず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、B船をA船に接舷させた後、僚船に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長Bは、その後、B船の損傷状況を確認し、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>船長Bは、後日、病院に行き、^{けいつい}頸椎捻挫及び全身打撲と診断された。</p>
分析	<p>(1) A船及びB船の位置関係に関する解析</p> <p>本事故は、船長A及び船長Bの口述から、A船及びB船が衝突直前まで一定の進路で航行し、互いに進路が交差する状況で接近して衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、南南東進中、B船を右舷側に見る状況であったことから、避航船であったものと考えられる。</p> <p>B船は、北北東進中、A船を左舷側に見る状況であったことから、保持船であったものと考えられる。</p> <p>(2) 事故発生に関する解析</p> <p>① A船</p> <p>A船は、南南東進中、船長Aが、レーダーを活用して周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船の前路を右舷方から左舷方に横切ろうとするB船に気付くのが遅れ、左舵一杯を取ったものの、間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、前記(1)で記述したとおり、A船がB船に対して避航船となる位置関係であったことから、B船の進路を避けなければならず、B船の船首方向を横切ってはならなかった。</p> <p>船長Aは、A船が避航船であることを理解しており、B船の進路を避けるために右舵を取る必要があったが、A船が右舵を取るとB船に船首を向けて衝突する可能性があると思ったこと</p>

	<p>から、左舵一杯を取ったものと考えられる。</p> <p>② B船</p> <p>B船は、北北東進中、B船の前路を左舷方から右舷方に横切ろうとするA船を認めた際、船長Bが、A船の方位に変化がなく接近する状況であることに気付きながらも、A船がB船を避航すると思い込み、針路及び速力を保持して操船を続けていたことから、A船と至近に接近する状況となり、左舵一杯を取ったものの、間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、前記(1)で記述したとおり、B船がA船に対して保持船となる位置関係であったことから、A船の方位に変化がなく接近する状況であることに気付きながらも、衝突の直前までA船がB船を避航すると思い込んでいたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が南南東進中、B船が北北東進中、両船の進路が互いに交差する状況下、船長Aが、レーダーを活用して周囲の見張りを適切に行っていなかったため、A船の前路を右舷方から左舷方に横切ろうとするB船に気付くのが遅れ、左舵一杯を取り、また、船長Bが、B船の前路を左舷方から右舷方に横切ろうとするA船を認めた際、A船の方位に変化がなく接近する状況であることに気付かながらも、針路及び速力を保持したため、共に避航する時機を逸し、両船が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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、航行中、目視のみに頼ることなく、レーダーを活用して常時周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 互いに進路を横切る場合において、相手船を右舷側に見る船（避航船）の船長は、相手船（保持船）の進路を避け、また、やむを得ない場合を除き、相手船（保持船）の船首方向を横切らないこと。 ・ 避航船の船長は、相手船（保持船）から十分に遠ざかるため、できるだけ早期に、かつ、大幅に動作をとること。 ・ 保持船の船長は、相手船が自船の進路を必ず避けると思い込まず、レーダーを活用して衝突のおそれの有無を判断し、衝突のおそれがあるときは、早期に減速するなど衝突を避けるための措置を探ること。