

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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 14時25分頃
発生場所	大分県津久見市津久見港 津久見港千怒A防波堤灯台から真方位208°480m付近 (概位 北緯33°05.0′ 東経131°52.9′)
事故の概要	漁船 颯丸は、南南西進中、また、交通船ひろしまは、船首を南方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年11月12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 漁船 颯丸、2.8トン OT3-60521（漁船登録番号）、個人所有 B 交通船 ひろしま、0.7トン 281-41937広島、オーライン株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型
負傷者	A なし B 軽傷 1人（乗船者）
損傷	A 船底に擦過傷、舵支柱に曲損 B 左舷後部ブルワーク及び右舷中央部ブルワークに破断、機関に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、津久見市楠屋沖で一本釣りの操業を終えた後、津久見市千怒に所在する船溜まり（以下「本件船溜まり」という。）に向けて帰航を開始した。 船長Aは、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けた状態で、約13ノットの対地速力で手動操舵により、津久見港千怒A防波堤（以下「本件防波堤」という。）の北端沖に向けてA船を南西進させていた。 船長Aは、本件防波堤に近づいた頃、船首方に見えた「津久見港青江地区の岸壁に係留中の大型貨物船」（以下「本件貨物船」という。）を眺めながら、本件防波堤の北端沖で左舵を取りA船を南南西進させていたところ、強い衝撃を受けた。 船長Aは、主機を中立として操舵室から出て周囲を確認し、A船がB船の左舷船尾部から右舷中央部にかけて乗り揚げて停船し、B船が水船状態になっていることを認めた。 船長Aは、周囲の海面上にいたB船の3人をA船に引き上げ、A船

	<p>を後進させてB船から離れた後、本事故の発生を118番通報し、所属する漁業協同組合に報告を行った。</p> <p>A船は、自力航行して本件船溜まりへ戻った。</p> <p>津久見港内で錨泊中の貨物船ひろしま（以下「母船」という。）に搭載されていたB船は、母船の乗組員である船長Bが1人で乗り組み、他の乗組員2人を乗せ、釣りの目的で出航した。</p> <p>B船は、本件船溜まり北西方沖で機関を中立として船首を南方に向け漂泊し、乗船者全員が釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、本件防波堤の北端沖を左転してB船の方へ向け航行するA船を認めたが、航行中のA船が漂泊中のB船を避けると思い釣りを続けていた。</p> <p>船長Bは、A船が左舷船尾方約50mまで接近しても針路及び速力を変える様子がなかったので、衝突の危険を感じてA船に向かい大声を出して両手を振った直後、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船の乗船者全員が海に飛び込んだが、1人が衝突の衝撃により負傷し、後日、医療機関で受診した結果、^{けい}頸部等捻挫と診断された。</p> <p>B船は、A船が後進した際に転覆し、A船の所属漁業協同組合が手配した僚船により本件船溜まりにえい航された。</p> <p>B船は、音響信号装置を搭載していなかった。</p> <p>B船の乗船者は、全員、救命胴衣を着用していた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
分析	<p>A船は、本件防波堤の北端沖を左転して南南西進中、船長Aが、右舷船首方の本件貨物船に意識を向けて前路の見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、船長Bが、B船の方に向けて航行するA船を認めていたが、航行中のA船がB船を避けると思い、早期に衝突回避の措置を採らなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が南南西進中、B船が漂泊中、船長Aが、右舷船首方の本件貨物船に意識を向けて前路の見張りを行っていなかったため、また、船長Bが、航行中のA船がB船を避けると思い、早期に衝突回避の措置を採らなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>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、特定の対象に意識を向け過ぎず、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、漂泊中であっても接近する船舶があれば、動静監視を続け、衝突の危険を感じた場合、直ちに衝突回避のための措置を採ること。

・ 小型船舶の船長は、有効な音響による信号を行うことができる手段を備えておくことが望ましい。

付図 1 事故発生経過概略図

