


# 船舶事故調査報告書

令和5年5月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年3月25日 06時32分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前埼南東方沖 御前埼灯台から真方位120° 5.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 32.9′ 東経138° 19.6′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船第五青海 <sup>せいかい</sup> は西進中、また、遊漁船第三金成丸 <sup>かねなり</sup> は南東進中、両船が衝突した。 第三金成丸は、釣り客が負傷し、船首部に圧壊を生じ、また、第五青海は右舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年4月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 液体化学薬品ばら積船 第五青海、498トン 136568、寿海運株式会社 64.80m×10.20m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成16年3月26日 （写真1参照） 

写真1 A船の外観

	<p>B 遊漁船 第三金成丸、4.8トン  SO3-18343 (漁船登録番号)、個人所有  10.51m (Lr) × 2.93m × 1.01m、FRP  ディーゼル機関、279.49kW、昭和59年6月2日  第242-10181号 (船舶検査済票の番号)  (写真2参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真2 B船の外観</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 57歳  四級海技士 (航海)  免許年月日 昭和63年12月21日  免状交付年月日 平成30年8月27日  免状有効期間満了日 令和5年12月20日  航海士A 55歳  五級海技士 (航海)  免許年月日 平成7年12月14日  免状交付年月日 令和元年7月17日  免状有効期間満了日 令和6年8月5日</p> <p>B 船長B 68歳  一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定  免許登録日 昭和62年7月6日  免許証交付日 令和3年12月8日  (令和9年7月5日まで有効)</p> <p>釣り客B 44歳</p>
死傷者等	<p>A なし  B 重傷 1人 (釣り客)</p>
損傷	<p>A 右舷船首部外板に擦過傷</p>

	B 船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波向 東北東、波高 約1.5m
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、メチルエチルケトン約810tを積載し、愛知県名古屋港に向け、令和4年3月24日18時45分ごろ千葉県千葉港を出港した。</p> <p>航海士Aは、翌25日03時20分ごろ静岡県下田市神子元島南東方沖で昇橋し、前任の当直航海士と交代して単独の船橋当直に就き、03時30分ごろ神子元島南方沖で変針して自動操舵の指度を267°（真方位、以下同じ。）とし、約10.4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西進した。（写真3参照）</p>  <p>写真3 A船の操舵室からの見通し状況</p> <p>航海士Aは、御前埼南東方沖において、06時20分ごろレーダーで右舷船首方15°～20°4M付近に南東方を向いて航行する5隻の船舶の映像を認め、06時22分ごろ5隻が3M付近となったころ、双眼鏡で5隻の船舶がそれぞれ南東進しながらA船に接近している小型船舶であることを認めた。</p> <p>航海士Aは、06時27分ごろ、右舷船首方の5隻のうち、手前から1隻目がA船の船首方を左に横切り、4隻目及び5隻目が左転してA船の船尾方を航行する進路となったので、2隻目であるB船も、いずれ左転するものと思い、そのまま航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、過去に御前埼に接近して航行した際に、浅所があるので、余り接近して航行しないよう注意を促されたことがあり、B船を避けて右転すると御前埼に接近してしまうと考え、右転をためらい、B船と右舷を対して通過したいと思っていた。</p> <p>航海士Aは、06時31分ごろ、B船が針路を変えないので、右舷を対して通過したいことを示すつもりで、自動操舵のまま針路を10°ずつ左に20°変えたものの、至近となったB船に変化がないので衝突する危険を感じ、主機を停止したものの、間に合わず、06時32分ごろ、船首が247°を向き、約7.8knの速力となったころ、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが単独で乗り組み、釣り客1人（以下「釣り客B」という。）を乗せ、遊漁の目的で、御前埼南東沖の釣り場に向け、3</p>

月25日05時50分御前崎港を出港した。

B船は、船長Bがほぼ船体中央にある操舵室左舷側の操縦席に腰を掛け、釣り客Bが操縦席の船尾方にある板敷きに頭を右舷側に向けて横になり、129°の対地針路及び約10knの速力で、自動操舵によって南東進した。(写真4、写真5参照)



写真4 B船の操舵室からの見通し状況



写真5 釣り客Bが横になっていた板敷き

船長Bは、06時26分ごろレーダーで左舷船首方約20°2M付近にA船の映像を、また、右舷船首方約20°3M付近に貨物船(以下「C船」という。)の映像を認め、目視で右舷船首方を見て、C船が船首方を無難に右から左に通過すると考えた。

船長Bは、本事故当時、操舵室上部に設置していた無線装置等の配線が結束されておらず、幅約10cmとなる配線の束及び窓枠によって左舷船首方の視野の一部が遮られており、操縦席から直接A船が確認

できなかった。(写真6、写真7参照)



写真6 無線装置等の配線



写真7 遮られていた視野の幅

船長Bは、操舵室左舷側の窓から顔を出し、A船を見たところ、A船の船首がほぼB船に向いていたので、B船がA船の船首方を無難に通過すると考え、また、A船が横切り船であるので、衝突のおそれがあればA船が避けると思った。

船長Bは、船首方を通過するC船を見たり、気になった右舷方の遊漁船を見たりしながら航行を続け、A船が接近を続けていることに気付かず、06時31分ごろ左舷船首方の配線の右舷側にA船の船首部を見て衝突する危険を感じ、自動操舵のまま主機を後進としたものの、間に合わず、同じ針路のまま、約4knの速力となったところ、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、釣り客Bが急な後進による惰性及び衝突の衝撃で操舵室の扉に体をぶつけたようだったので、釣り客Bに声を掛けて痛みはあるが大丈夫な旨の話を聞いたのち、船首部に向かって状態を確認したところ、船首部が圧壊しているものの、浸水がないので自力航行が可能だと判断した。

B船の僚船（以下「僚船B」という。）の船長は、本事故の発生を知り、B船に近づいて状況を確認し、06時43分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報したのち、A船に向かった。

B船は、自力で航行して御前崎港に入港した。

A船は、航海士Aから連絡を受けて昇橋してきた船長Aが海上保安庁に本事故の発生を通報して御前崎港に向かうよう指示され、また、近づいてきた僚船Bの船長からも御前崎港に向かうように言われ、自力で航行して御前崎港に投錨した。

釣り客Bは、御前崎港に手配されていた救急車には乗らず、自宅近くの病院で診察を受け、右鎖骨遠位端骨折と診断された。

本事故の発生場所は、御前崎灯台から真方位120°5.8M付近であった。

(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録 参照)

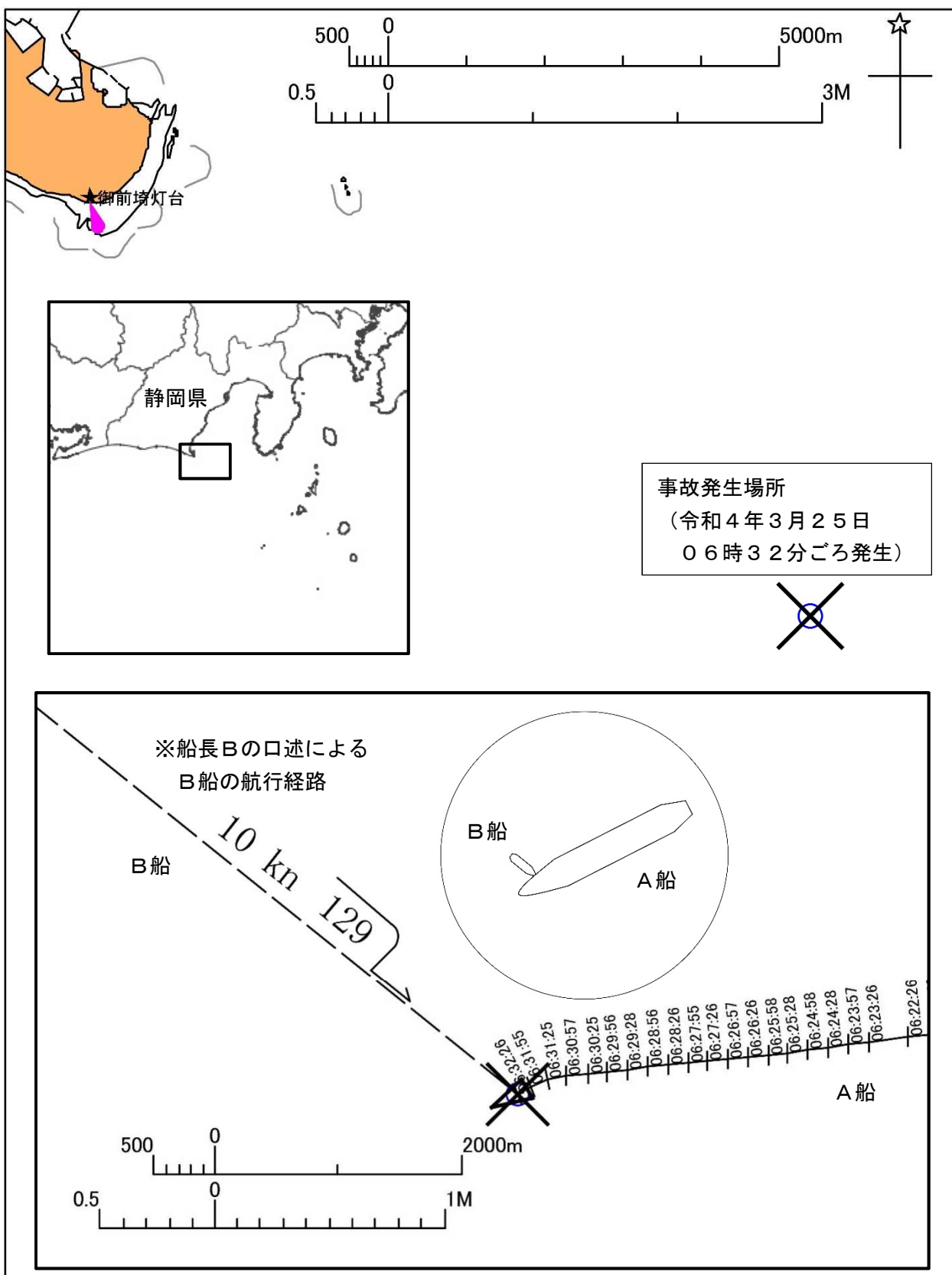
その他の事項

航海士Aは、15歳頃から甲板員としてまぐろ漁船に乗り組み、28歳頃に海技免状を取得したのちにまぐろ漁船の航海士となり、

	<p>45歳頃から貨物船の航海士として乗り組んでいた。</p> <p>船長Bは、30歳頃に小型船舶操縦士免許を取得するまで陸上の業務に就いており、免許を取得してからは専ら釣りのために小型船舶に乗り、50歳頃から、ふだんは一本釣り漁業に従事し、釣り客があれば年に10回程度遊漁を行っていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、御前埼南東方沖を西進中、航海士Aが、右舷船首方に南東進しながらA船に向かって接近しているB船を認めたものの、同じく南東進していた他の小型船舶が左転してA船の船尾方を航行する進路となり、B船も他の小型船舶と同様にいずれ左転するものと思ひ、また、B船を避けて右転すると御前埼に接近してしまうと考え、右転をためらい、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船を左転させたのちに至近となったB船と衝突する危険を感じ、主機を停止したものの、間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、B船を避けて右転すると御前埼に接近してしまうと考え、右転をためらったものの、本事故の発生場所が御前埼灯台から5.8Mの距離であったことから、B船を避けて一時期右転したとしても、御前埼に著しく接近することはなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、御前埼南東方沖を南東進中、船長Bが、左舷船首方に西進しながらB船に向かって接近しているA船を認めたものの、A船が横切り船であるので衝突のおそれがあればA船が避けると思ひ、船首方を通過するC船を見たり、気になった右舷方の遊漁船を見たりしながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船が接近を続けることに気付かず、左舷船首方の配線の右舷側にA船の船首部を見て衝突する危険を感じ、主機を後進としたものの、間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>釣り客Bは、操縦席の船尾方にある板敷きに横になっていたことから、どこにもつかまることができず、急な後進による慣性及び衝突の衝撃で操舵室の扉に体をぶつけ、負傷するに至ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、御前埼南東方沖において、A船が西進中、B船が南東進中、航海士Aが、B船がいずれ左転するものと思ひ、B船を避けて右転すると御前埼に接近してしまうと考えて右転をためらい、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、A船がB船を避けると思ひ、他船を見ながら同じ針路及び速力で航行したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、</p>

	<p>次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 操船者は、複数の小型船舶を同位付近に認めた場合、全ての小型船舶が同じ行動を取るとは思わず、1隻ずつ衝突のおそれを的確に判断し、衝突を避けるための措置を採ること。</li><li>・ 操船者は、航行中に接近したくない地域があったとしても、その地域に対する避険線を適切に設け、正確な自船の船位を把握し、避険線までの余裕を算出して操船の幅を持ち、いたずらに操船に制限をかけないこと。</li><li>・ 小型船舶の操縦者は、他船と接近する場合、他船が避けると思っただとしても、安全に通過するまで継続して他船に対する見張りを行うこと。</li><li>・ 小型船舶の操縦者は、同乗者がある場合、やむを得ずに急激な操縦をすること、及び気象等の外力の影響により船体姿勢が崩れることに備え、周囲につかまることができない場所に同乗者を配置しないこと。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録

時刻 (時:分:秒)	船位		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
06:19:26	34-33-09.4	138-22-16.7	511	263.9	10.5
06:20:25	34-33-08.6	138-22-04.4	511	264.9	10.6
06:20:56	34-33-08.0	138-21-57.9	511	264.5	10.5
06:21:26	34-33-07.4	138-21-51.6	511	261.3	10.2
06:21:56	34-33-06.8	138-21-45.3	511	263.8	10.4
06:22:26	34-33-06.3	138-21-39.0	511	260.8	10.5
06:23:26	34-33-05.0	138-21-26.6	511	263.4	10.7
06:23:57	34-33-04.3	138-21-19.8	511	263.4	10.6
06:24:28	34-33-03.6	138-21-13.5	511	262.0	10.5
06:24:58	34-33-02.9	138-21-06.9	511	262.1	10.3
06:25:28	34-33-02.2	138-21-00.6	511	262.3	10.7
06:25:58	34-33-01.5	138-20-54.4	511	263.4	10.6
06:26:26	34-33-00.9	138-20-48.3	511	265.1	10.7
06:26:57	34-33-00.3	138-20-41.9	511	265.5	10.4
06:27:26	34-32-59.8	138-20-35.5	511	265.3	10.7
06:27:55	34-32-59.4	138-20-29.3	511	265.8	10.7
06:28:26	34-32-59.0	138-20-22.9	511	267.4	10.9
06:28:56	34-32-58.5	138-20-16.5	511	264.5	10.2
06:29:28	34-32-57.7	138-20-09.7	511	264.4	10.8
06:29:56	34-32-57.2	138-20-03.8	511	265.2	11.1
06:30:25	34-32-56.6	138-19-57.4	511	264.6	10.6
06:30:57	34-32-56.0	138-19-50.6	511	265.7	10.7
06:31:25	34-32-55.1	138-19-44.8	511	253.5	10.0
06:31:55	34-32-53.2	138-19-39.6	511	243.0	8.5
06:32:26	34-32-51.2	138-19-35.1	511	242.8	7.5
06:32:57	34-32-49.6	138-19-31.2	511	243.9	6.5

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から53m、船尾から12m、左舷から5m、右舷から5mであった。