

船舶事故調査報告書

令和5年11月15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4年12月7日 20時07分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市 <sup>つるぎ</sup> 劔埼南南西方沖 劔埼灯台から真方位208° 11.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 58.7′ 東経139° 34.3′）
事故の概要	貨物船 <sup>みくらざん</sup> 三倉山丸は、北東進中、また、漁船 <sup>ふたみや</sup> 第七二宮丸は、潮上りを終えて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年3月1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 貨物船 三倉山丸、498トン 142006、株式会社双葉商会 B 漁船 第七二宮丸、4.6トン KN3-15939（漁船登録番号）、個人所有 第235-16720号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に塗料剝離 B 左舷船首部等に割損、船首部のハンドレールに破断
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、銑鉄 <sup>せん</sup> 約1,100tを積載し、法定灯火を表示して、船長Aが単独の船橋当直に当たり、浦賀水道航路南口の南南西方沖に向け、約12ノットの対地速力で自動操舵により北東進した。 船長Aは、レーダーで右舷船首方8M付近にB船を認め、B船が漂泊中の漁船であり、右舷方約0.5Mの距離で通過できることを確認し航行に支障はないと思い、浦賀水道航路南口南南西方沖へ向かう他船の動静に意識を向けながら同じ針路及び速力で航行していた。 船長Aは、レーダーで右舷船首方約2M付近のB船がA船の船首方へ移動する映像を見て、操舵スタンドに移動し、B船の映像が増速したように見えたので、衝突の危険を感じて手動操舵に切り換え、左舵一杯に取って左転した。 船長Aは、B船が右舷船首に接近するよう見えたので、キック <sup>*1</sup>

\*1 「キック」とは、転舵による旋回運動の初期に、船体が原針路から転舵方向とは逆方向へ横移動すること、及びその移動量をいう。

	<p>を使ってB船を避けようと右舵を取って船尾を左舷方に振り、その後船尾方に後進中のB船が見えたので、B船と衝突しないで通過したと思って航行を続けた。</p> <p>船長Aは、千葉県千葉港葛南区の岸壁に係留した後、海上保安庁の調査を受け、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船を避航する時機が遅れて間に合わなかったのもっと前にB船と距離を隔てて航過すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釧埼南南西方沖の漁場に至り、法定灯火の表示以外に操舵室前方及び同室後方のデッキを照らす白色の作業灯、操舵室の天板上に青色及び黄色の回転灯、右舷側の海面を照らす集魚灯をそれぞれ点灯し、船首を南西方に向けて漂泊して一本釣り漁を行い、潮流で北東方に圧流されると潮上りすることを繰り返していた。</p> <p>船長Bは、潮上りを開始する際、1.5Mレンジのレーダーで他船が映っておらず、潮上りを終えて再び漂泊し、操舵室の右舷後方に移動して一本釣り漁を再開した。</p> <p>船長Bは、操舵室により左舷船首方に死角が生じていたところ、同方向からエンジン音が聞こえたので左舷側に移動し、目前に迫ったA船を認め、機関を後進としたが間に合わず、B船の左舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後もA船が航行を続けたので、自力で係留地へ戻った後、所属の漁業協同組合を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Bは、操業中に作業灯、回転灯及び集魚灯を点灯していれば、航行中の他船が複数の灯火を見てB船を避けてくれると思っていた。</p> <p>船長Bは、僚船に漁場が知られると思い、簡易型AISの電源を切っていた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、北東進中、船長Aが、レーダーで右舷船首方に認めたB船が漂泊中の漁船で航行に支障はないと思い、浦賀水道航路南口の南南西方沖へ向かう他船の動静に意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、潮上りでA船の船首方に移動を終えて漂泊中のB船に気付くのが遅れ、衝突を避けようと左舵一杯に取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、潮上りを終えて漂泊中、船長Bが、航行中の他船が複数の灯火を点灯しているB船を避けてくれると思い、操舵室により死角が生じた場所で漁を行っていたことから、接近するA船に気付かず、エンジン音が聞こえて左舷側に移動し、目前に迫ったA船を認め、機関を後進としたが間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、A船が北東進中、B船が潮上りを終えて漂泊中、</p>

	<p>船長Aが、レーダーで右舷船首方に認めたB船が漂泊中の漁船で航行に支障はないと思い、浦賀水道航路南口の南南西方沖へ向かう他船の動静に意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、航行中の他船が複数の灯火を点灯しているB船を避けてくれると思い、操舵室により死角が生じた場所で漁を行っていたため、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"> <li>・ 大型船の船橋当直者は、小型船舶を見掛けた場合、自船の操縦性能及び外力の影響を考慮し、早めに変針するなどして小型船舶との安全な航過距離を保つこと。</li> <li>・ 船長は、操業中、航行中の他船が避けてくれると思わず、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 簡易型AISを搭載する漁船等は、東京湾口南西沖等の輻輳海域において、AISを作動させておくことが望ましい。</li> </ul>