

船舶事故調査報告書

令和7年9月10日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委 員 伊 藤 裕 康（部会長）
委 員 上 野 道 雄
委 員 高 橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和7年5月11日 14時59分頃
発生場所	高知県土佐清水市 叶崎 ^{かのう} 南西方沖 叶崎灯台から真方位234° 3.0海里（M）付近 （概位 北緯32° 43.1′ 東経132° 45.3′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船ひゅうがは、東進中、また、漁船勝栄丸 ^{かつえい} は、西北西進中、両船が衝突した。 勝栄丸は、船長が負傷し、船首部に破損等を生じ、また、ひゅうがは、右舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和7年5月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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。
事実情報 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 ひゅうが、498トン 143616、旭豊汽船株式会社、株式会社N. マリン（運航者、A社） 63.88m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW、令和元年7月26日 B 漁船 勝栄丸、4.0トン K03-29103（漁船登録番号）、個人所有 10.40m（Lr）×2.62m×0.86m、FRP ディーゼル機関、270kW、平成4年9月2日 第282-14583号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 60歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成24年12月20日 免 状 交 付 年 月 日 令和4年11月15日 免状有効期間満了日 令和9年12月19日 航海士A 73歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免 許 年 月 日 昭和49年4月12日 免 状 交 付 年 月 日 令和7年1月14日 免状有効期間満了日 令和12年5月9日

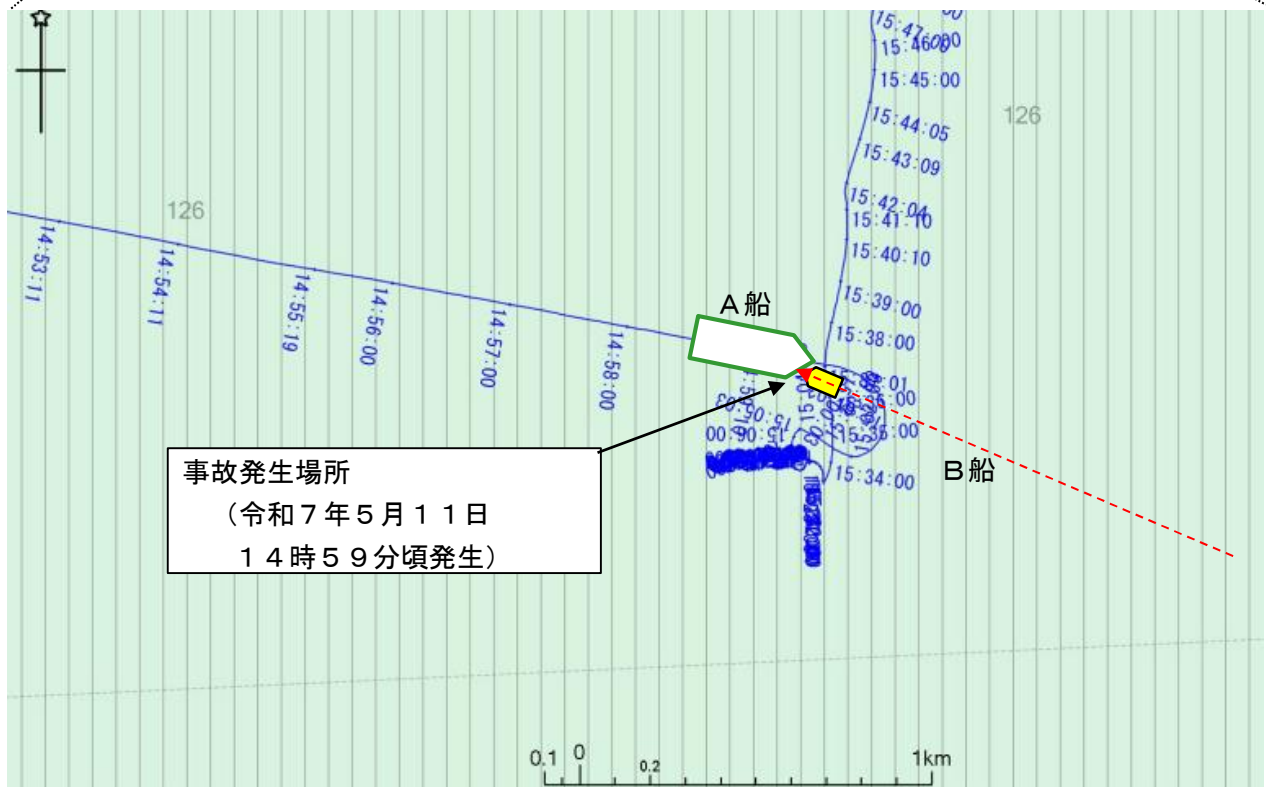
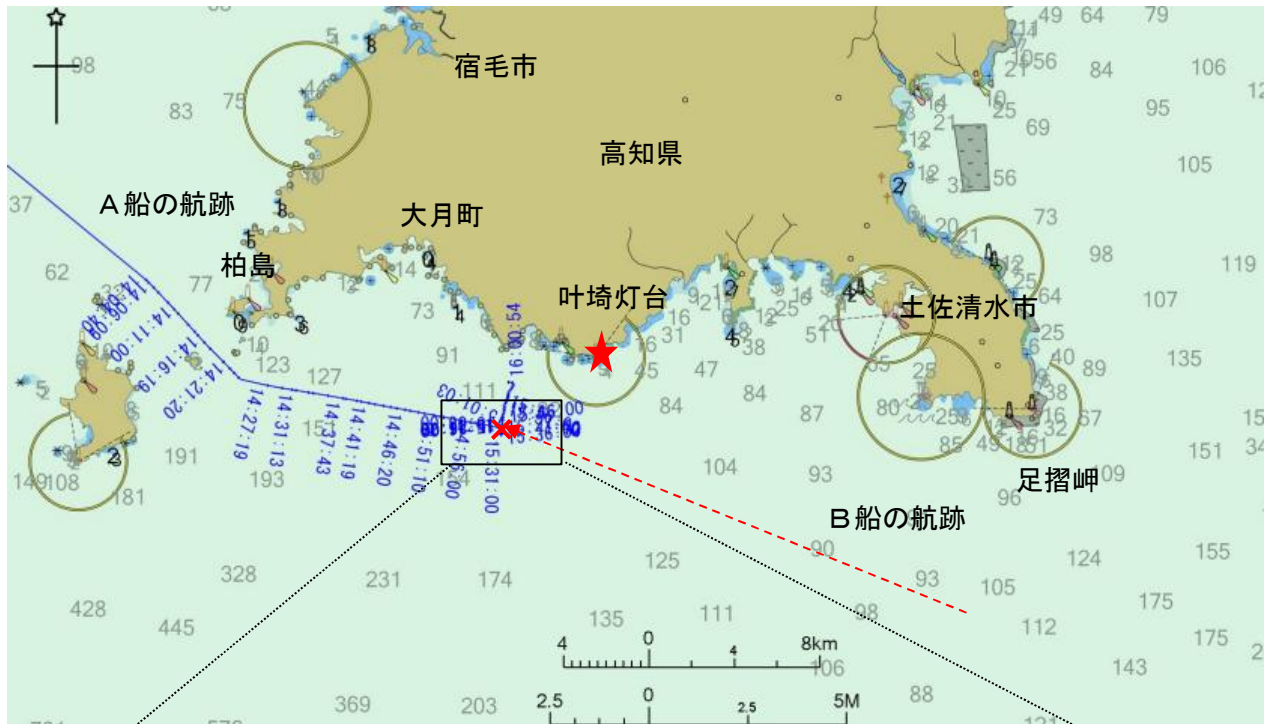
	B 船長B 65歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和57年4月13日 免許証交付日 令和4年10月25日 (令和10年4月10日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 船首部に破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視程 約3～4M 海象：うねり 波向南東、波高約1m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、塩化カルシウム約800tを積載して、令和7年5月11日06時30分頃に静岡県沼津市沼津港に向けて山口県徳山下松港を出航した。 航海士Aは、A船が水の子島灯台北方沖を南東進中、11時30分頃に昇橋し、前直の船長AからA船の針路及び速力のほか、同航するセメント運搬船の動静などを引き継ぎ、11時35分頃から単独の船橋当直についた。 航海士Aは、操舵スタンド後方に立って操船に当たり、電子海図表示装置、GPSプロッター及び3Mレンジでヘッドアップのオフセンター表示とした1号レーダーを作動させ、約11.0ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で針路を135°(真方位、以下同じ。)に設定し、自動操舵によりA船を南東進させた。 航海士Aは、14時24分頃、高知県大月町柏島南方沖で、左舵を取って針路を100°とし、A船の船首を土佐清水市足摺岬に向けた後、操船を続けた。 航海士Aは、15時30分に次直に航海当直を引き継ぐことに備え、周囲に他船がないことを確認したのち、14時50分頃から操舵室右舷船尾方にある海図台に向かって航海日誌の記入作業を開始した。 航海士Aは、14時57分頃、船首方を見たとき、右舷船首方約10°約1,400mにA船に向かって反航してくるB船を認めたが、ふだん接近する小型船がA船を避けていたので、いずれ変針すると思い、航海日誌の記入作業を続けた。 航海士Aは、14時58分頃、再び船首方を見たとき、B船まで約600mになり、B船が針路及び速力を維持して近づいてくるので、衝突の可能性を感じて、汽笛を鳴らそうとスイッチを探したが、気が動転して頭上のスイッチを見付けることができなかった。 航海士Aは、A船とB船との距離が約150mにまで接近する中で衝突の危険を感じて気が動転し、衝突を回避する措置を行うことがで

	きず、１４時５９分頃にＡ船の右舷船首部とＢ船の船首部とが衝突した。 航海士Ａは、Ａ船の右舷側に接触しながら船尾方に通過してゆくＢ船を認め、直ちに減速して右転を開始し、船長Ａに報告に向かった。 船長Ａは、報告を受けて直ちに昇橋し、Ｂ船の乗組員の無事を確認しようとＡ船の船首方約３０ｍまでＢ船に近づき、マイクで呼び掛けてＢ船の操舵室後部から現れた船長Ｂを確認したのち、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、その後Ａ社に連絡した。 Ａ船は、海上保安庁の指示により、高知県宿毛市宿毛港に着岸し、詳細調査ののち、海事検定協会の検査員により、右舷船首部外板の擦過傷が認められ、１３日同港を出航して１５日沼津港に着岸して荷揚げした。 Ｂ船は、船長Ｂが１人で乗り組み、１１日０３時１０分頃、さんご漁の目的で、足摺岬南方沖の漁場に向け大月町柏島漁港を出航した。 船長Ｂは、０５時００分頃に漁場に到着してさんご漁を行い、１２時３０分頃にさんご漁を終了し、１３時００分頃から船尾から擬餌針を付けたひき縄を海中に投入して操業を始め、レーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて自動操舵により約７ｋｎの速力でＢ船を東北東進させた。 Ｂ船は、船長Ｂが１４時００分頃に漁を終了して帰航することとし、針路２９０°約１０ｋｎの速力で自動操舵により航行を開始した。 船長Ｂは、航行を開始したとき、周囲に他船を見掛けなかったのち、操舵室後方の船尾甲板に座って漁具の整備を開始した。 船長Ｂは、時々周囲を見回しながら船尾甲板で作業を続け、航行の支障となる他船を認めなかったのち、漁具の整備に意識を向けていたところ、１４時５９分頃、突然衝撃を感じて船首方に投げ出され、操舵室の船尾側壁面に体をぶつけ、周囲を確認してＡ船を認め、Ｂ船とＡ船とが衝突したことに気付いた。 船長Ｂは、Ｂ船の損傷状況及び浸水の有無を確認したところ、船首部が大きく破損していたものの、浸水はなく、自力航行が可能であると判断した。 船長Ｂは、僚船にＶＨＦ無線で連絡して救援を要請し、海上保安庁に携帯電話で本事故の発生を通報した。 船長Ｂは、海上保安庁に、風が出てきたので陸の方に向かいたい旨を申し出て、近くの漁港に入港するように指示された。 船長Ｂは、１５時１０分頃に衝突地点付近に到着した僚船に、近くの^{こさいつの}大月町小才角漁港に向かいたい旨を申し出た。 Ｂ船は、僚船に先導されて近くの小才角漁港に着岸し、後日修理された。 船長Ｂは、帰宅後、自宅近くの病院で受診し、左上腕部擦過傷及び
--	--

	右下肢大腿部打撲と診断された。 (付図 1 事故発生経過概略図、付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)、写真 1 A 船、写真 2 A 船の損傷状況、写真 3 B 船及び損傷状況、写真 4 B 船の損傷状況 参照)
その他の事項	航海士 A は、昭和 49 年に免状を取得したのち、家業及び海運会社で甲板員及び航海士として従事しており、A 社には平成 27 年に入社後一度退職し、約 2 年前から再び航海士として勤務していた。 船長 B は、家業であった漁業を継ぎ、約 50 年漁業に従事しており、今まで船尾甲板で漁具の整備を行いながら自動操舵で航行していたが、事故に遭ったことがなく、他船と衝突することはないと思い込んでいた。 船長 B は、帰航を開始したとき、僚船は既に帰航を開始した後であったので、B 船の周囲に航行の支障となる他船を認めず、他船と衝突することはないと思い、適切な見張りを行わずに航行を続けた。 船長 B は、救命胴衣を着用していた。
分析 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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、叶埼南西方沖を自動操舵で東進中、航海士 A が、右舷船首方に A 船に向かってくる B 船を認めていたが、B 船に対する継続的な見張りを行わなかったことから、B 船の接近に気付くのが遅れて避航動作をとれず、B 船と衝突したものと考えられる。 航海士 A は、小型船の B 船が A 船を避けると思ったことから、B 船に対する継続的な見張りを行わなかったものと考えられる。 航海士 A は、B 船が接近した際、衝突の可能性を感じ、気が動転したことから、頭上の汽笛のスイッチを見付けることができず、汽笛を鳴らすことができなかったものと考えられる。 航海士 A は、B 船が更に近づいたとき、衝突の危険を感じ、気が動転したことから、避航措置を採ることができなかったものと考えられる。 B 船は、叶埼南西方沖を自動操舵で西北西進中、船長 B が、船尾甲板で漁具の整備を続け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A 船に接近していることに気付かず、A 船と衝突したものと考えられる。 船長 B は、足摺岬南方沖で帰航を開始する際、周囲を確認したところ、B 船の航行に支障となる他船を認めなかったことから、B 船が他船と衝突することはないと思い、船尾甲板で作業を続けたものと考えられる。 船長 B は、家業であった漁業を継ぎ、約 50 年漁業に従事してお

	り、今まで船尾甲板で漁具の整備を行って航行していたが、事故に遭ったことがなかったことから、B船が他船と衝突することはないと思っていたものと考えられる。
原因	本事故は、叶埼南西方沖において、A船が東進中、B船が西北西進中、航海士Aが、小型船のB船がA船を避けると思い、B船に対する継続的な見張りを行わなかったため、B船の接近に気付くのが遅れて避航動作をとれず、また、船長Bが、船尾甲板で漁具の整備を続け、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したのと考えられる。
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。 ・ 船橋当直者は、衝突の可能性がある他船を認めた場合、継続的な見張りによってその動静を十分に把握し、早期に衝突の回避措置を講ずること。 ・ 1人乗り漁船の船長は、常時、操舵室から離れず、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)

時 刻 (時 : 分 : 秒)	船 位※		船首方位 ※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北 緯 (° - ' - ")	東 経 (° - ' - ")			
14:57:44	32-43-10.5	132-44-53.4	099	101.9	11.2
14:57:48	32-43-10.3	132-44-54.2	100	100.1	10.9
14:57:50	32-43-10.3	132-44-54.7	101	100.4	11.3
14:57:53	32-43-10.1	132-44-55.4	100	101.4	11.3
14:57:56	32-43-10.1	132-44-55.8	100	100.8	11.3
14:58:00	32-43-10.0	132-44-56.6	101	097.8	11.2
14:58:03	32-43-09.8	132-44-57.3	100	103.6	10.9
14:58:04	32-43-09.8	132-44-57.7	100	100.5	11.3
14:58:06	32-43-09.7	132-44-58.1	100	099.8	11.0
14:58:10	32-43-09.7	132-44-58.8	100	099.4	10.9
14:58:19	32-43-09.3	132-45-00.8	100	101.1	11.2
14:58:30	32-43-08.9	132-45-03.4	101	098.8	11.1
14:58:39	32-43-08.6	132-45-05.3	100	100.0	11.1
14:58:49	32-43-08.2	132-45-07.2	100	097.7	11.1
14:58:59	32-43-07.9	132-45-09.5	100	102.7	11.3
14:59:10	32-43-07.5	132-45-11.7	099	100.9	11.1
14:59:19	32-43-07.2	132-45-13.7	100	101.3	11.3
14:59:23	32-43-07.0	132-45-14.8	101	101.4	11.2
14:59:24	32-43-07.0	132-45-14.9	101	101.4	11.2
14:59:27	32-43-06.9	132-45-15.6	101	099.7	11.1
14:59:30	32-43-06.8	132-45-16.2	101	102.5	11.1
14:59:33	32-43-06.7	132-45-16.9	102	098.6	10.9
14:59:39	32-43-06.5	132-45-18.1	104	101.6	10.9
14:59:39	32-43-06.5	132-45-18.1	105	098.5	10.6
14:59:42	32-43-06.4	132-45-18.7	108	102.0	10.6
14:59:46	32-43-06.3	132-45-19.6	111	100.4	10.2
14:59:49	32-43-06.2	132-45-20.2	116	109.5	10.1
14:59:54	32-43-05.9	132-45-20.9	124	108.1	9.8
14:59:55	32-43-05.8	132-45-21.2	126	110.7	9.4
14:59:59	32-43-05.6	132-45-21.9	132	115.9	9.0
15:00:03	32-43-05.3	132-45-22.5	138	122.8	8.7
15:00:07	32-43-04.9	132-45-23.0	145	128.4	8.1
15:00:10	32-43-04.7	132-45-23.2	150	133.1	8.1
15:00:13	32-43-04.4	132-45-23.7	157	136.2	7.4

※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49m、船尾から15m、左舷から3m、右舷から7mであった。また、船首方位及び対地針路は真方位である。

写真1 A船



(すくも湾漁業協同組合提供)

写真2 A船の損傷状況



(すくも湾漁業協同組合提供)

写真3 B船及び損傷状況



(すくも湾漁業協同組合提供)

写真4 B船の損傷状況



(すくも漁業協同組合提供)