

## 船舶事故調査報告書

令和7年11月19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7年5月9日 13時39分頃
発生場所	神奈川県川崎市東京湾アクアライン風の塔（川崎人工島）南方沖 東京湾アクアライン風の塔灯から真方位 177° 2.6 海里 (M) 付近 (概位 北緯 35° 26.9' 東経 139° 50.3' )
事故の概要	貨物船明優丸 <sup>めいゆう</sup> は、北東進中、また、漁船鹿正丸 <sup>かしょう</sup> は、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年5月27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	A 貨物船 明優丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	135600、有限会社幸宝海運、宮和海運株式会社（船舶借入人、A社）
	B 漁船 鹿正丸、7.3トン
	CB2-55019（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、五級（航海） B 船長B、二級小型・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に凹損 B 船首部先端に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：波向 南西、波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、千葉県千葉港で積荷役を行う目的で、航海士Aが船橋当直につき、中ノ瀬航路北口を通過して約11ノット (kn) の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北東進し、東京湾アクアライン東水路に向かった。 昇橋した船長Aは、目視及びレーダーで左舷船首方約1.3MにA船の進路上に向けて南進するB船を認め、A船が海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）上の保持船（以下「保持船」という。）であるので、いずれB船がA船を避航すると思い、B船の動静を見ながら針路及び速力を保持した。 船長Aは、B船に注意喚起する目的で長音1回を鳴らし、更に長音1回を鳴らしたが、B船が避航する様子を見せなかつたので、汽笛による警告信号を行つた。 船長Aは、B船が更に接近するので、衝突の危険を感じ、航海士A

	<p>に右舵を取るように指示し、A船を減速させたものの、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、乗組員に損傷状況を確認させ、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、A社担当者にも連絡した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、荒川河口南方沖での底引き網漁を終えて帰途につき、船長Bが操舵室左舷側の操縦席に腰を掛け操船に当たり、千葉県富津市小糸川漁港に向か、約8～9knの速力で自動操舵により南進していた。</p> <p>船長Bは、東水路を航行中にB船の船首方を通過する他船を見掛けなくなったので、操縦席右隣の椅子に腰を掛けた乗組員との会話に意識を向けて針路及び速力を保持していたところ、B船の船首方至近に接近するA船を認め、主機操縦レバーを後進に操作したものの、間に合わず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船から離れた後、B船の損傷状況を確認し、所属の漁業協同組合に本事故の発生を連絡した後、B船を自力で航行させて小糸川漁港に入った。</p> <p>船長Bは、本事故当時、レーダー及びAIS情報等を表示するGPSプロッターを作動させていたが、視界が良かったので、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛信号に気付かなかった。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
分析	<p>A船は、北東進中、船長Aが、左舷船首方に認めたB船がいずれ避航すると思い込んで避航動作が遅れたことから、右舵を取って減速したもの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、注意喚起信号を行ったが、B船が避航する様子を見せなかつたので、更に警告信号を行ったものの、B船の避航を期待して動静を見ていたことから、B船に対する避航動作が遅れたものと考えられる。</p> <p>B船は、南進中、船長Bが、乗組員との会話に意識を向けて、右舷船首方の見張りを適切に行っていなかつたことから、避航動作が遅れ、主機を後進にかけたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、東水路を航行中、近くにB船の船首方を通過する他船を見掛けなくなったことから、乗組員との会話に意識を向けていたものと考えられる。</p>
原因	本事故は、A船が北東進中、B船が南進中、船長Aが、左舷船首方に認めたB船がいずれ避航すると思い込んで避航動作が遅れたため、また、船長Bが、乗組員との会話に意識を向けて、右舷船首方の見張りを適切に行っていなかつたため、避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。
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。

- ・操船者は、左舷方に自船の進路を横切る態勢の船舶を認めた場合、自船が保持船であっても、横切る態勢の船舶が自船の進路を避けずに航行を続ける可能性があることを考慮し、横切る態勢の船舶の方位に変化が見られない場合は、適切な時機に針路を変更したり、減速したりすること。
- ・操船者は、<sup>よこ</sup>転する海域を航行中、操船以外の作業等に意識を向けることなく、周囲の見張りを適切に行って操船に専念すること。

付図1 航行経路図

