

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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12月20日 12時00分ごろ
発生場所	静岡県伊東市川奈埼南東方沖 川奈埼灯台から真方位128° 3.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 55.1′ 東経139° 12.1′）
事故の概要	ケミカルタンカー第二かいうん丸は、南西進中、また、漁船 ^{きさく} 毘作丸は、北北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年1月8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 ケミカルタンカー 第二かいうん丸、299トン 134344、アルコール海運倉庫株式会社 B 漁船 毘作丸、2.2トン SO3-18401（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、四級（航海）（履歴限定） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約4m/s、視界 良好 海象：波向 南、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、神奈川県川崎市浮島1号栈橋でエタノール約660klを積載した後、同1号栈橋を離棧した。 A船は、航海士Aが単独で船橋当直に当たり、川奈埼南東方沖を阪神港神戸区に向け、自動操舵に設定して約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進中、レーダーで左舷船首方約4Mの場所に北北西進するB船の映像を認めた。 航海士Aは、A船が海上衝突予防法上の保持船（以下「保持船」という。）であるので、B船が避けると思い、避航動作をとらず、同針路、同速力のまま操船を続けていたところ、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 船長Aは、衝突音を聞いて昇橋し、B船に近づいて船長Bに「大丈夫か」と声を掛けた後、118番通報及びA船の損傷状況の確認をし、静岡県下田市下田港沖に投錨した。 航海士Aは、B船が避けると思っていたので、汽笛を使用しなかつ

	た。 B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、引き縄漁の目的で、川奈埼南東方沖の漁場に向け、伊東市川奈港小浦浜岸壁を出港した。 船長 B は、漁場に到着後、船尾部両舷からかつおを釣る疑似餌を付けた竿を船外に出し、北北西方に向けて約 6 kn の速力で航行しながら、船尾方を向いて操業していた。そのとき、自船の機関音と異なる大きな機関音が聞こえ、振り返って船首方を見たところ、船首方約 10 m に接近した A 船を認め、主機を後進としたものの、B 船と A 船とが衝突した。 船長 B は、A 船及び B 船の損傷の状況と船長 A が 118 番通報を行ったことを確認し、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した後、自力航行で川奈港に戻った。 船長 B は、B 船の燃料代等のために釣果を気にしており、操業に意識を集中していた。
分析	A 船は、南西進中、航海士 A が、レーダーで北北西進する B 船を左舷船首方に認めた際、A 船が保持船であり、B 船が避けると思い、B 船に対する避航動作をとらなかったことから、同針路、同速力のまま航行を続け、B 船と衝突したものと考えられる。 B 船は、北北西進中、船長 B が、船尾方を向いて操業に意識を集中し、船首方の見張りを行っていなかったことから、船首方から接近する A 船に気付くのが遅れ、A 船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、A 船が南西進中、B 船が北北西進中、航海士 A が、レーダーで B 船を認めたものの、A 船が保持船であり B 船が避けると思い、B 船に対する避航動作をとらなかったため、また、船長 B が、船首方の見張りを行っていなかったため、A 船に対する避航動作が遅れ、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。 ・ 船橋航海当直者は、自船が保持船であっても、相手船の動静に注意を払い、衝突のおそれがある場合は早めに汽笛を活用し、更に相手船が接近する場合には、遅滞なく衝突回避動作をとること。 ・ 漁船の船長は、操業に意識を集中しすぎず、常時周囲の見張りを適切に行うこと。