

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13日 15時01分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬東南東方沖 伊良湖岬灯台から真方位110° 5.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 33.0′ 東経137° 06.8′）
事故の概要	油送船第二鶴水丸は、東北東進中、また、漁船辰巳丸は、西北西進中、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 油送船 第二鶴水丸、498トン 142594、山河海運有限会社 B 漁船 辰巳丸、9.1トン AC2-5223（漁船登録番号）、株式会社オフィス辰巳丸 第240-67085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） 航海士A、六級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 右舷船首部及び右舷部外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北西流 約0.6ノット（kn）（伊良湖岬と三重県鳥羽市神島間の中央部）
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、航海士Aが単独で船橋当直につき、京浜港横浜区に向けて伊良湖水道航路の南口を出て左転し、約11knの速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により東北東進していた。 航海士Aは、レーダーで右舷船首方約4Mに接近するB船を認め、B船のAIS情報を表示させず、これまでの経験から、小型漁船のB船がA船を避けると思い、A船を同じ針路及び速力で航行させた。 航海士Aは、A船の前路にはB船以外に他船を見掛けなかったため、B船がA船に気付いて、向かってくることはないと思い、B船の動静監視を行わず、B船を避航する操船を行わないまま、A船の右舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突した。 自室にいた船長Aは、衝撃を感じて昇橋し、B船に近寄ろうと操船

	<p>指揮に当たり、航海士 A に海上保安庁へ本事故の発生を通報させた後、同庁の指示を受けて A 船を鳥羽市鳥羽港沖に錨泊させた。</p> <p>B 船は、船長 B ほか 2 人が乗り組み、伊良湖岬東南東方沖においてきんめだいの一本釣り漁を終え、操舵室の椅子に腰を掛けた船長 B が操船に当たり、愛知県蒲^{がまごおり}都市形原^{かたはら}漁港に向けて約 10.5kn の速力で自動操舵により西北西進していた。</p> <p>船長 B は、手元のタブレット端末に表示させた動画（以下「タブレットの動画」という。）を見ながら航行していたところ、ふと前方を見ると左舷船首方に A 船を含む数隻を認め、GPS プロッターに表示された数隻の AIS 情報等を見て、針路を変更しなくても A 船の船首側を安全に通過できると思った。</p> <p>船長 B は、左舷船首方から目を離し、タブレットの動画に意識を向けながら、B 船を同じ針路及び速力で航行させ続けたところ、突然衝撃を感じ、前方を見て、B 船と A 船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長 B は、負傷者がいないこと及び損傷状況を確認し、海上保安庁に通報した後、同庁の指示を受けて B 船を田原市伊良湖港に入港させた。</p> <p>（付図 1 航行経路図 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>A 船は、東北東進中、航海士 A が、右舷船首方に B 船をレーダーで認めたものの、B 船が A 船を避けると思い、継続した見張りを行わなかったことから、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、A 船の付近には B 船以外に他船を見掛けなかったことから、B 船が A 船に気付いて、向かってくることはないと思ったものと考えられる。</p> <p>B 船は、西北西進中、船長 B が、左舷船首方に A 船を視認したものの、AIS 情報等から針路を変更しなくても A 船の船首側を安全に通過できると思い、継続した見張りを行っていなかったことから、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A 船と B 船は、互いに進路を交差する状況で接近し、A 船が B 船を右舷側に、B 船が A 船を左舷側に見ていたことから、海上衝突予防法上、A 船が避航船、B 船が保持船の位置関係にあったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A 船が東北東進中、B 船が西北西進中、航海士 A が、右舷船首方に B 船をレーダーで認めたものの、B 船が A 船を避けると思い、継続した見張りを行わなかったため、また、船長 B が、左舷船首方に A 船を視認したものの、AIS 情報等から針路を変更しなくても A 船の船首側を安全に通過できると思い、継続した見張りを行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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>

- ・ 船橋当直者は、自船の前方を横切る態勢の小型船が避けると思わず、同船の動静を監視し、衝突のおそれがあるときは、早期に避航のための措置を採ること。
- ・ 船長は、航行中、タブレット端末を見るなど、操船以外のことに意識を向けることを避け、常時、周囲の見張りをを行うこと。

付図1 航行経路図

