

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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8月4日 13時00分頃
発生場所	東京都江戸川区 <sup>みょうけんじま</sup> 妙見島付近（旧江戸川） 南行徳二等三角点から真方位284° 1,620m付近 （概位 北緯35° 40.3′ 東経139° 53.1′）
事故の概要	油タンカー <sup>さんえい</sup> 三栄丸は、北北西進中、また、警戒船第3みなみ丸は、船首を南南西方に向けて錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年8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 油タンカー 三栄丸、148トン 143194、祝林タンカー株式会社（A社） B 警戒船 第3みなみ丸、3.5トン（長さ7.38m） 230-53501千葉、市川市漁業協同組合
乗組員等に関する情報	A 船長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 右舷船尾部舷縁に凹損 B 右舷船首部舷縁に凹損
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 6、視界 良好 水象：波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期 千葉県浦安市には、8月4日04時20分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、積荷役を終え、千葉縣市川市の企業専用棧橋に向け、神奈川県横浜市の企業専用棧橋を出航し、旧江戸川を上流に向かって航行していた。 船長Aは、単独の船橋当直につき、上流から台船をえい航している引船（以下「引船列」という。）が航行し、また、右舷船首方約500mの左岸付近で船首を南南西方に向けて錨泊しているB船を視認した。 船長Aは、妙見島東方の狭い水域で、引船列に意識を向けて安全な距離をとって引船列の左舷側を通過するよう、手動操舵によりA船を左岸に寄せて約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進させた。 船長Aは、引船列を通過した後も妙見島北北東方を左岸に寄ったまま約5knの速力で北北西進させ、B船の右舷側を通過できると思っていたが、左舷船尾方から風を受けて圧流されていることに気付かないまま、針路及び速力を保持した。その後、A船がB船に接近したの

で、左舵を取ってB船から離れようとしたものの、A船の右舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。

船長Aは、B船にけが人がいないことを確認後、A船及びB船の損傷状況を調査し、110番通報した。

船長Aは、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であったが、本事故当時は引船列に意識を向けて、A船が風力6の南風を受けて圧流されるのを考慮せず左岸に寄りすぎて操船していた。

B船は、船長Bほか1人が乗り組み、護岸工事現場周辺における警戒業務の目的で、船首を南南西方に向けて操舵室の後方に警戒船であることを示す赤い旗を掲げ、妙見島北北東方の左岸付近で錨泊を開始した。

船長Bは、B船の船首方約200～300mにA船を認め、継続的に見張りを行っていたところ、A船が左岸に寄って航行していることに気付いたが、ふだん航行中の船舶が錨泊中のB船を避けていたので、A船も引船列を通過し終えた後は川の中央を航行していくと思った。また、B船は、錨泊していたことから、直ちに自船を移動させることはできなかった。

船長Bは、A船がB船の右舷側至近を通過していくのを見ていたところ、B船の右舷船首部にA船の右舷船尾部が衝突する態勢となったので、船首部甲板上で見張りをしていた乗組員に船尾部甲板以上に避難するよう指示した後、B船とA船とが衝突した。(図1参照)



図1 事故発生経過概略図

※国土地理院Webサイト地図を加工して制作

	<p>船長Bは、B船の損傷を確認した後、A社に本事故の発生を連絡し、船長Aから110番通報するよう依頼した。</p>
分析	<p>A船は、約5knの速力で北北西進中、船長Aが、引船列を通過した後も妙見島北北東方で左岸に寄ったまま、左舷船尾方から風を受けて圧流されていることに気付かず、針路及び速力を保持したことから、B船に接近して左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であったが、本事故当時、引船列に意識を向けていたことから、A船が風を受けて圧流されるのを考慮せず左岸に寄りすぎて操船していたものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を南南西方に向けて錨泊中、船長Bが、航行中のA船が錨泊中のB船を避けると思い、錨泊を続けたことから、衝突を回避する措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん航行中の船舶が錨泊中のB船を避けていたことから、本事故当時もA船がB船を避けてくれると思い、錨泊を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が北北西進中、B船が船首を南南西方に向けて錨泊中、船長Aが、左舷船尾方から風を受けて圧流されていることに気付かず、針路及び速力を保持したため、また、船長Bが、航行中のA船が錨泊中のB船を避けると思い、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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>・ 船長は、錨泊船を視認した場合、錨泊船に接近しないよう風や波などの外乱の影響を考慮した適切な操船を行うこと。</li> <li>・ 船長は、錨泊中、他船が接近していることを認めた場合、安全に通過すると予断せず、余裕のある時機に必要な応じて機関を使用し、避航措置を採ること。</li> </ul>