

## 船舶事故調査報告書

令和4年7月27日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年2月22日 07時02分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区（神奈川県横浜市八景島北側） 横須賀港東防波堤北灯台から真方位308° 1,930m付近 （概位 北緯35° 20.4′ 東経139° 38.8′）
事故の概要	遊漁船第一はやぶさ丸は、東進中、また、プレジャーボートFAST-23は、東北東進中、両船が衝突した。 第一はやぶさ丸は、船首部に擦過傷を生じ、また、FAST-23は、船外機のカウルの脱落等を生じた。
事故調査の経過	令和4年3月2日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 遊漁船 第一はやぶさ丸、17トン KN2-1673（漁船登録番号）、個人所有 14.64m（Lr）×4.44m×1.43m、FRP ディーゼル機関、551.63kW、平成15年6月 第235-44431号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート FAST-23、1.3トン 235-55935神奈川、株式会社マリンスター 6.27m（Lr）×2.32m×1.08、FRP ガソリン機関、84.6kW、令和3年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 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55年8月15日 免許証交付日 平成29年6月21日 （令和5年3月16日まで有効） B 船長B 33歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成29年1月13日 免許証交付日 令和3年5月7日 （令和9年1月12日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部に擦過傷 B 船外機のカウルが脱落、左舷船尾外板に擦過傷等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 日出時刻：06時20分ごろ（方位102°）</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客10人を乗せ、令和4年2月22日06時57分ごろ第2海堡付近に向けて横浜市柴漁港を出港し、約6～7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南東進した後、八景島北側の水路（以下「本件水路」という。）に入る手前で、船長Aが右舷方の金沢八景大橋付近及び本件水路に他船がないことを確認して左転した。（写真1参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、操舵室左舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、右舷船首方からの太陽光やその海面への反射があったのでサングラスを着用したものの眩しく、主に左舷船首方の横浜ヘリポート付近に目線に向けて本件水路のほぼ中央を東進した。</p> <p>A船の後部甲板右舷側に座っていた釣り客1人は、A船が左転して本件水路に入ったとき、A船の右舷船尾方から接近してくるB船を認め、B船がA船の右舷側を約20mの距離を隔てて追い越していくところを見た。</p> <p>船長Aは、B船の存在に気付かないまま、柴航路橋とマリゲートとの中間付近から徐々にA船を増速させながら東進中、07時02分ごろ船首部に衝撃を感じ、主機を中立運転とし、続いて後進としたが、左舷船首側にB船を認めてB船と衝突したことが分かった。</p> <p>船長Aは、B船の乗船者の状況を確認したのち、海上保安庁に本事故の発生を118通報し、同庁の指示で柴漁港に戻った。</p> <p>B船は、レンタルボートであり、船長Bが1人で乗り組み、友人2人を乗せ、釣りをを行う目的で、06時50分ごろ横須賀市久里浜沖に向けて神奈川県平潟湾沿いの係留場所から出航した。</p> <p>B船は、横浜市金沢漁港を通過した辺りで約11～12knの速力と</p>

し、船長Bが操舵スタンド船尾側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、友人1人が操縦席の左舷側に立ち、もう1人の友人が操舵スタンド船首側に設けられた座席に腰を掛けていた。(写真2参照)



写真2 B船

船長Bは、金沢八景大橋の手前で本件水路に他船がないことを確認して本件水路の中央に向かう針路とした後、右舷船首方からの太陽光やその海面への反射が眩しかったので、バッグからサングラスを取り出して着用した。

船長Bは、A船の存在に気付かないまま同じ針路及び速力で東北東進を続けていたところ、船尾部に衝撃を感じ、B船の船尾部とA船の船首部とが衝突したことに気付いた。

B船は、船外機のカウルが脱落して同機が停止していたので、船長BがB船の所有者に連絡し、来援した同者の船舶により係留場所へえい航された。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

#### その他の事項

船長Aは、GPSプロッターの速力表示を確認していないものの、ふだんから本件水路内では余り速力を上げていないので、本事故当時、増速したとしても9～10kn程度だと思っていた。

船長Aは、本件水路に入る手前で金沢八景大橋付近及び本件水路に他船がないことを確認したので、時折前路に目線に向けていたものの周囲に他船はいないと思っていた。

船長Bは、本事故当時、GPS機能を有した腕時計を所持しており、B船を係留場所から出航させた後、06時52分に腕時計の位置情報等の記録(以下「GPS記録」という。)を開始させていた。

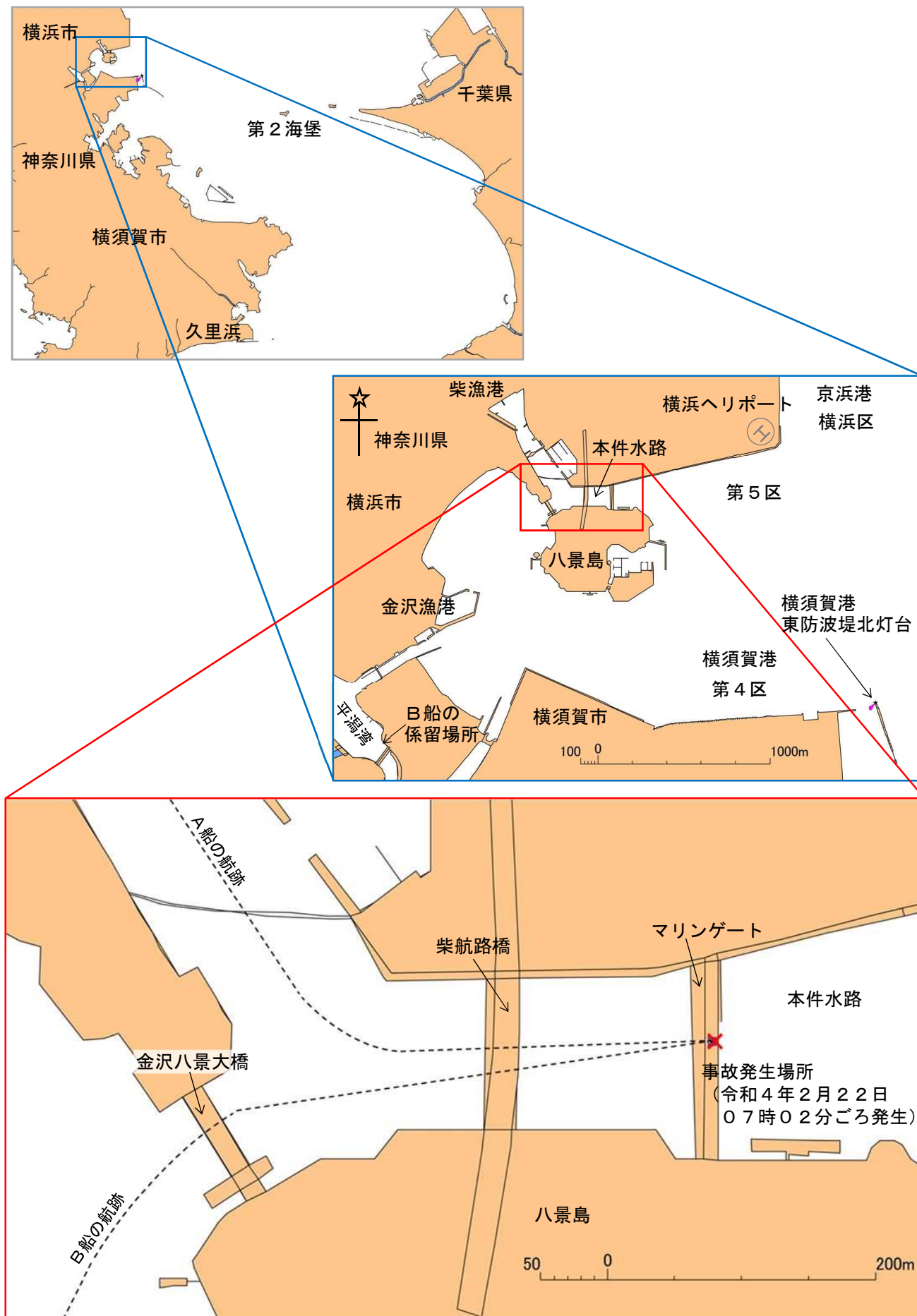
船長BのGPS記録によれば、B船の速力は、記録開始後08分23秒経過時以降、約11～12knで推移しており、同10分17秒経過時に12.2knを記録したあと、同10分26秒経過時に4.8kn、同31秒経過時に1.7knを記録していた。

B船の乗船者は、B船がA船を追い越したことに気付いていなかった。

	<p>船長Bは、他船がないことを確認して本件水路に入った後、持参したバッグの中のサングラスを探している間に、B船がA船を追い越していたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本事故当時、B船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付表1 船長BのGPS記録(抜粋) 参照)</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船は、京浜港横浜第5区の本件水路を東進中、太陽光やその海面への反射により右舷船首方が視認し難い状況下、船長Aが、主に左舷船首方に目線に向けて航行を続け、A船の右舷側を追い越して前路を航行するB船に気付かずに増速したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷船首方が太陽光やその海面への反射により眩しかったこと、及び本件水路に入る手前で他船がないことを確認したことから、主に左舷船首方に目線に向けて航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長BのGPS記録により、B船が約11～12knの速力で航行していたことから、A船は、本事故時、13kn以上の速力まで増速していたものと考えられる。</p> <p>B船は、京浜港横浜第5区の本件水路に入航する際、船長Bが、本件水路の中央に向かう針路とした後、前路を航行するA船に気付かずにその右舷側を追い越し、A船の前路を針路及び速力を保持して東北東進を続けたことから、増速したA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、金沢八景大橋の手前で本件水路に他船がないことを確認した後、バックの中のサングラスを探しながら航行を続けたことから、前路を航行するA船に気付かずにその右舷側を追い越したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、京浜港横浜第5区の本件水路において、A船が東進中、B船が東北東進中、船長Aが、太陽光やその海面への反射により右舷船首方が視認し難い状況下、主に左舷船首方に目線に向けて航行を続け、前路を航行するB船に気付かずに増速し、また、船長Bが、前路を航行するA船に気付かずにその右舷側を追い越し、A船の前路を針路及び速力を保持して航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船長は、太陽光やその海面への反射により前路が視認し難い場合、より注意深く見張りに当たるとともに、増速又は減速を行う</li> </ul>

	<p>際、周囲の状況を確認すること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、見通しの悪い水路を航行する場合、操船に集中して常時適切な見張りを行うこと。</li><li>・ 船長は、狭い水路において、太陽光やその海面への反射により前路が視認し難い場合、安全な速力で航行すること。</li><li>・ 見通しの悪い水路、又は太陽光やその海面への反射により周囲が視認し難い海域を航行する船舶は、互いにAIS又は簡易型AISを設置することが望ましい。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図



付表1 船長BのGPS記録（抜粋）

記録開始後の経過時間※	B船の速力 (kn)
07分22秒	6.7
07分25秒	6.8
07分33秒	7.5
07分49秒	7.8
07分56秒	7.9
08分02秒	7.9
08分14秒	10.7
08分23秒	11.2
08分32秒	11.4
08分37秒	11.6
08分45秒	11.4
08分53秒	11.4
09分00秒	11.6
09分09秒	11.8
09分12秒	11.8
09分19秒	11.7
09分24秒	11.6
09分34秒	11.9
09分42秒	12.1
09分50秒	12.2
09分58秒	12.0
10分06秒	11.9
10分09秒	12.2
10分17秒	12.2
10分26秒	4.8
10分31秒	1.7

※記録開始は06時52分である。