

## 船舶事故調査報告書

令和5年9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（海洋生物）
発生日時	令和5年3月7日 06時22分ごろ
発生場所	千葉県館山市洲崎西北西方沖 洲崎灯台から真方位288° 5.0海里（M）付近 （概位 北緯35° 00.1′ 東経139° 39.7′）
事故の概要	遊漁船第八喜平治丸は、南進中、海洋生物に衝突した。 第八喜平治丸は、釣り客6人及び船長が負傷し、左舷船首部の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和5年3月7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	遊漁船 第八喜平治丸、17トン KN2-1714（漁船登録番号）、有限会社喜平治丸（A社） 14.95m（Lr）×4.80m×1.52m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成19年8月 第235-47575号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 55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61年7月23日 免許証交付日 令和3年2月2日 （令和8年7月22日まで有効）
死傷者等	負傷 7人（釣り客6人及び船長）
損傷	左舷船首部に亀裂、操舵室の計器盤に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客15人を乗せ、令和5年3月7日06時00分ごろ洲崎西北西方約5M沖の釣り場に向け、神奈川県三浦市間口漁港を出港した。 本船は、船長が操舵室左舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、釣り客は船体中央部から船尾部にかけて、左舷側の座席に7人が、右舷側の座席に5人がそれぞれ舷外を向いて、操舵室船首側の物入れの前の甲板上に2人が、操舵室船尾側のトイレの前の座席に

1人が腰を掛けていた。(図1参照)

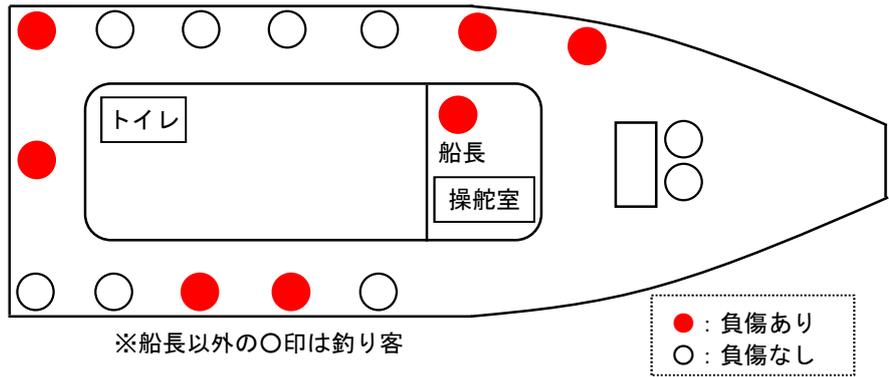


図1 乗船者の位置

船長は、レーダーを作動させ、見張りを行いながら、約17ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南進中、右舷前方に鳥の群れを見て、以前、鳥の群れと共に鯨を見掛けたことがあり、鯨がいるのかもしれないと思ったものの、レーダーには進行方向に支障となる映像はなく、これまでも同じような状況で支障なく航行できた経験があったので、航行を続けていたところ、06時22分ごろ、船首部に突然、衝撃を感じた。

船長は、衝撃を感じた際、本船が止まらずに前進し、柔らかい物体に衝突した感覚があり、鯨に衝突したのではないかと思い、直ちに停船させ、操舵室を出て複数の釣り客が転倒するなどして負傷している状況を確認して帰航することとし、119番に連絡して救急車の出動を要請するとともに、A社に事故の発生を連絡した。

本船は帰港し、到着していた救急車により釣り客6人が病院に搬送され、船長は自身で病院を受診した。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 操縦席からの見通し状況、写真3 船首船底部の状況 参照)

その他の事項

本船には衝突した物体を判別できる残留物はなかった。

船長は、本事故後、上架した本船の船首船底部に塗色が薄くなった跡があることを確認した。

船長は、過去に現場海域で鯨やシャチなどの海洋生物を何度も目撃していた。

船長は、ふだんから航行中に海洋生物を目撃したときは、同業の仲間や僚船船長と情報を共有していた。

僚船船長は、1～2年くらい前から海洋生物を多く見掛けるようになったと思った。

東京湾から伊豆諸島に就航する旅客船の運航会社担当者によれば、3月5～7日にかけて東京湾内において4回の海洋生物の目撃情報を認知していた。

第三管区海上保安本部は、本事故を受けて、3月7日10時00分

に海上保安庁ウェブサイト「海の安全情報」\*1において、次のとおり発表するとともに、緊急情報配信サービスで情報提供した。

クジラらしき物体との衝突注意！！

神奈川県三浦市沖において、遊漁船がクジラらしき物体との衝突した事案が発生しています。

東京湾内でも目撃情報が続いており、現在も東京湾及び周辺海域を回遊している可能性があります。このため航行する船舶は、自船の安全を確保するため、航行時は常時見張りの徹底を実施してください。

また、令和5年4月1日08時30分に「海の安全情報」において、次のとおり発表するとともに、緊急情報配信サービスで情報提供した。

**【緊急情報】海洋生物との衝突事故防止の徹底について**

東京湾内において、クジラらしき海洋生物の目撃情報が続いています。航行する船舶は、自船の安全を確保するため、航行時は常時見張りを徹底するとともに安全な速力での航行を実施してください。

本船には操舵室船尾側に客室が設けられているが、本事故時は感染症対策として使用されていなかった。

本事故当時、釣り客は、全員救命胴衣を着用していた。

運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書によれば、平成20年10月以降、遊漁船と海洋生物又は水中浮遊物との衝突事故の例はないが、水中翼船型の超高速船（ジェットフォイル）と海洋生物又は水中浮遊物との衝突事故は12件発生しており、船舶はいずれも35～40knの高速で航行していた。

国土交通省のウェブサイトによれば、国土交通省に設置された「超高速船に関する安全対策検討委員会」が平成21年4月24日に公表した「超高速船に関する安全対策について（最終とりまとめ）」\*2の概要は、次のとおりであり、ジェットフォイル運航者等において取組が実施されている。

1. 衝突を回避するための対策

(1) 障害物、鯨類に係る情報の把握

① 障害物、鯨類に係る情報の伝達・交換

概要：海上保安庁が入手した障害物、鯨類に係る情報の活用のための、航行警報等を通じた運航事業者への情報提供

状況：略

② 鯨類ハザードマップの作成

\*1 海上保安庁のウェブサイト「海の安全情報」URL <https://www6.kaiho.mlit.go.jp/>

\*2 平成18年前後、日本近海において水中翼型超高速船が航行中に流木や鯨類と衝突する事故が相次いだことを受け、平成18年4月に「超高速船に関する安全対策検討委員会」が設置され、水中翼型超高速船の流木等の海面にある障害物や鯨類との衝突に関する安全対策の検討が進められた。

URL [https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06\\_hh\\_000004.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06_hh_000004.html)

概要：運航事業者による鯨発見情報の活用のための、鯨ハザードマップの作成

状況：略

(2) 障害物情報を活用した安全運航

概要：障害物、鯨類への衝突危険性の低減のための、要注意海域の設定や減速航行の実施、基準航路の変更

状況：略

(3) アクティブソナーの活用

概要：航路上の障害物の事前探知・衝突回避のための、アクティブソナーの改良

状況：略

(4) アンダーウォータースピーカーの活用

概要：鯨類が忌避する音声の発射による鯨類の回避行動促進・衝突回避のための、アンダーウォータースピーカーの改良

状況：略

2. 衝突した場合の乗客・乗員の被害を軽減するための対策

(1) シートベルトの技術基準制定

概要：衝突事故の際の乗客・乗員保護のための、座席・シートベルトの乗客・乗員の保護性能の評価

状況：略

(2) シートベルトの着用

概要：衝突事故の際の乗客・乗員保護のための、シートベルト着用の促進

状況：略

(3) 船内への衝撃緩衝材の取付け

概要：衝突事故の際の被害軽減のための、船内構造物への緩衝材の取付け

状況：略

3. その他

(後略)

これらの取組のほか、平成31年3月9日に新潟県佐渡島東方沖で発生した、ジェットフォイルと水中浮遊物との衝突による乗船者負傷事故<sup>\*3</sup>以降、ジェットフォイル運航者等において、次の取組が実施されている。

(1) 翼走中において、海洋生物、流木等が衝突した場合においても、腰椎骨折等を負うことを最大限防止するため、以下の対策を講じること。

① 船舶所有者は、本事故における旅客の腰椎骨折の発生状況等

<sup>\*3</sup> [https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/MA2020-3-1\\_2019tk0008.pdf](https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/MA2020-3-1_2019tk0008.pdf)

	<p>を勘案し、衝撃力の吸収が十分と認められる座席、座席クッションを備える等の措置を講じること。</p> <p>② 運航者は、航路付近で海洋生物、流木等が発見された場合や海洋生物が多く発見される時期等には、腰椎の骨強度が年齢に関係していることから、高齢と認められる者は、客室前部等の衝撃が比較的小さな座席に誘導すること。</p> <p>(2) 船舶所有者は、翼走中、海洋生物、流木等が衝突した場合においても、旅客が後方向の加速度により負傷することがないように座席背面に緩衝材を取り付ける等の対策を講じること。</p> <p>(3) 運航者は、事故後の救助を迅速かつ円滑に実施する観点から、多数の負傷者が生じた場合の対応要領を取りまとめるとともに、定期的な訓練を実施すること。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、洲埼西北西方沖において、約17knの速力で南進中、船長が、右舷前方に鳥の群れを見て、鯨がいるのかもしれないと思ったものの、これまでも同じような状況で支障なく航行してきた経験から、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、海洋生物に衝突したものと考えられるが、本船には衝突した海洋生物を判別できる残留物はなかったことから、本船と衝突した海洋生物について明らかにすることはできなかった。</p> <p>海洋生物が水中又は水上を不規則に回遊することから、本船が海洋生物との衝突を回避することは困難な状況であった可能性があると考えられる。</p> <p>一方、船長が、操船中、右舷前方に鳥の群れを見て、鯨がいるのかもしれないと思った際、減速し、航行予定進路の変更が行われていれば、釣り客及び船長自身の負傷を軽減することができた可能性があると考えられる。</p> <p>遊漁船と海洋生物又は水中浮遊物との衝突事故は、運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書にこれまで例がないが、遊漁船は釣り客を乗せ、発航地から漁場、及び漁場から発航地へ案内する形態の運航であり、ジェットフォイルにおける安全対策を一つの目安として検討することが有効であると考えられるが、その場合、次のジェットフォイル特有の運航形態等を考慮する必要がある。</p> <p>(1) ジェットフォイルが約40knの高速で翼走*4すること。</p> <p>(2) 翼走中のジェットフォイルが海洋生物又は水中浮遊物と衝突し</p>

\*4 「翼走」とは、船首部及び船尾部にそれぞれ装備された水中翼装置の揚力で船体を海面上に浮上させて航行する形態をいう。

	<p>た場合、船底が海面に打ち付けられ、大きな上方向の加速度及び後方向の加速度が発生し、強い衝撃を受けること。</p> <p>遊漁船における安全対策としては、海洋生物の目撃情報の収集、同情報を活用した安全運航（減速・航行予定進路の変更）及び船内への衝撃緩衝材の取付けについて、検討することができるものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、洲埼西北西方沖において、約17knの速力で南進中、船長が、右舷前方に鳥の群れを見て、鯨がいるのかもしれないと思ったものの、これまでも同じような状況で支障なく航行できた経験から、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、海洋生物に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等による被害の軽減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>・ 遊漁船の船長は、海上保安庁のウェブサイト「海の安全情報」を確認するなど、航行予定海域において海洋生物の目撃情報の掲載があった場合、又は、航行中、鳥の群れが見える、僚船等からの目撃情報等、海洋生物の存在が考えられる場合は、釣り客と情報を共有した上、次の措置を採ること。</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 常時見張りを徹底するとともに、減速して安全な速力で航行すること。</li> <li>② 海洋生物を視認できる等その位置が特定できる場合は、航行予定進路を変更すること。</li> <li>③ 甲板上に釣り客を着席させる際、不測の揺れ等に備え、舷縁や船体の構造物等に手を置いて、瞬時に掴まることのできるよう、釣り客に周知すること。なお、釣り客の着席位置付近の突起物など、必要に応じて、衝撃緩衝材を取り付けることが望ましい。</li> </ol>

付図1 事故発生経過概略図

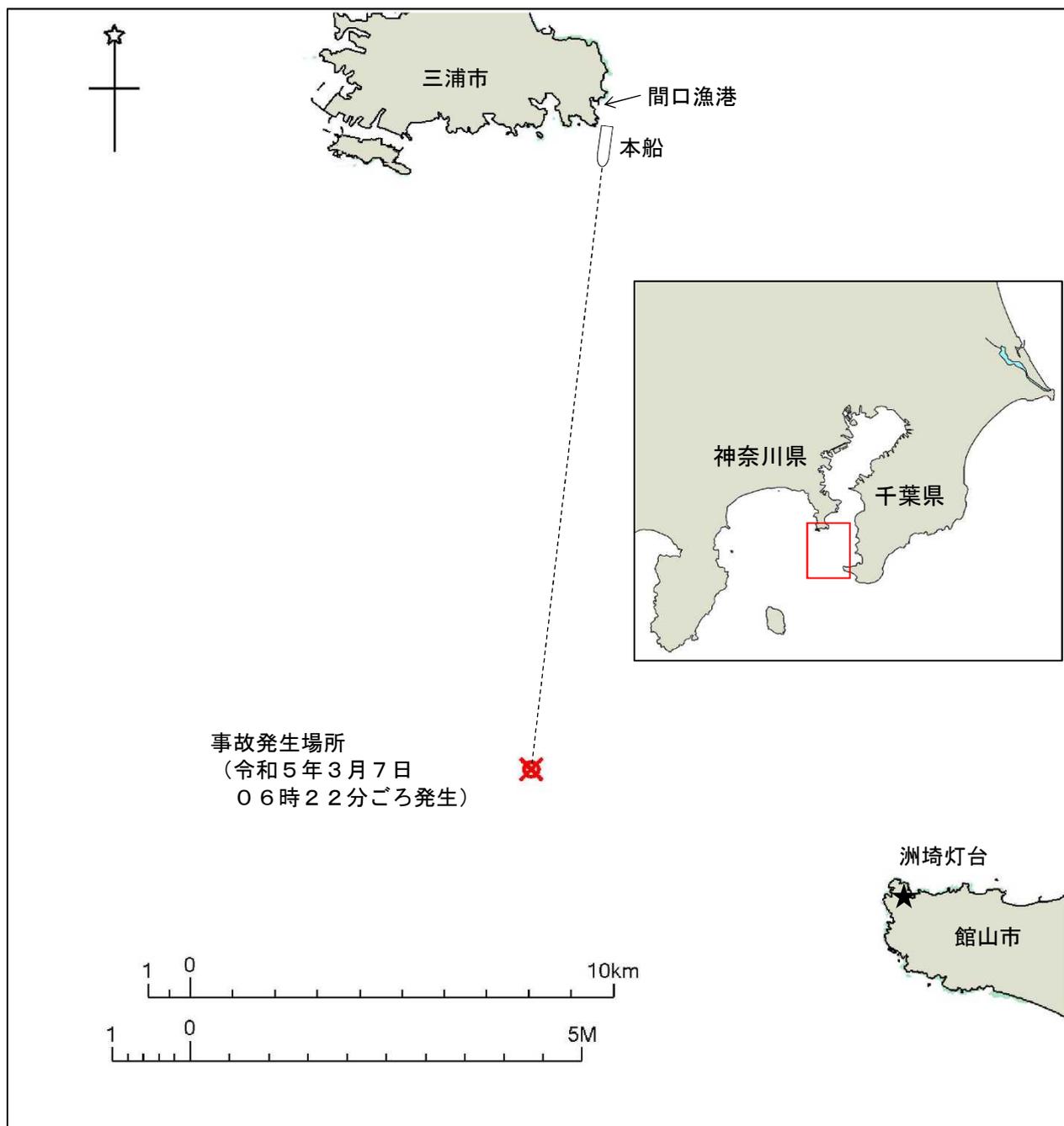


写真1 本船



写真2 操縦席からの見通し状況



写真3 船首船底部の状況



左舷側



右舷側