
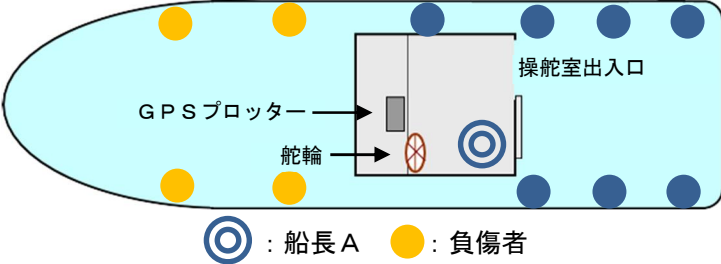


船舶事故調査報告書

令和7年2月5日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年6月8日 13時18分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市観音崎南東方沖 観音崎灯台から真方位121° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯35° 13.9′ 東経139° 47.7′）
事故の概要	遊漁船福丸は、船首を北北西方に向けて漂泊して釣り中、また、プレジャーボートひめはなは、北進中、両船が衝突した。 福丸は、釣り客4人が軽傷を負い、操舵室左舷側の圧壊等を生じ、また、ひめはなは、右舷船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和6年6月8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	<p>A 遊漁船 福丸、4.99トン CB3-87080（漁船登録番号）、個人所有 10.90m（Lr）×2.58m×0.78m、FRP ディーゼル機関、180.2kW、昭和56年3月27日 第232-7222号（船舶検査済票番号） （写真1 参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>B プレジャーボート ひめはな、2.9トン 230-58086千葉、個人所有 7.89m（Lr）×2.67m×1.54m、FRP</p>

	<p>ガソリン機関（船外機）、183.9kW、令和5年1月 （写真2 参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真2 B船</p>
<p>乗組員等に関する情報</p>	<p>A 船長A 74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50年10月3日 免許証交付日 令和元年10月1日 (令和7年4月21日まで有効)</p> <p>B 船長B 44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 令和2年6月1日 免許証交付日 令和2年6月1日 (令和7年5月31日まで有効)</p>
<p>死傷者等</p>	<p>A 軽傷 4人（釣り客） B なし</p>
<p>損傷</p>	<p>A 操舵室左舷側の圧壊、左舷中央部外板及び右舷船首部ブルワークに亀裂等（写真3参照）</p>  <p style="text-align: center;">写真3 A船の損傷状況</p>

	<p>B 右舷船首部外板及び左舷中央部船底に亀裂、船首部船底に擦過傷 (写真4参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真4 B船の損傷状況</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</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11人を乗せ、遊漁の目的で、令和6年6月8日06時40分ごろ千葉県富津市上総湊港を出港し、07時10分ごろ同港西方沖で釣りを開始した。</p> <p>A船は、GPSプロッター及び魚群探知機を作動させ、船長Aが操舵室左舷に配置された舵輪後方の椅子に腰を掛けて操船に当たり、釣り客が左舷側5人、右舷側6人に分かれて釣りを行っていた。(図1参照)</p>  <p style="text-align: center;">◎ : 船長A ● : 負傷者</p> <p style="text-align: center;">図1 船長A及び釣り客の配置概要図</p> <p>A船は、時折場所を変えながら釣りを続け、11時50分ごろ上総湊港西北西方3.5M付近において、船首を北北西方に向けて漂流し、釣りを再開した。</p> <p>船長Aは、13時ごろ釣りを終了する予定としていたが、釣果が好調で、釣り客から終了時刻の延長を求められたので、30分程度釣りを延長することとした。</p> <p>船長Aは、それまでと同様、周囲の見張りを行っていたが、併せてA船が移動しないように舵輪右舷側のGPSプロッター画面を見て、舵輪とクラッチを操作していた。</p> <p>船長Aは、右舷船尾側で魚が釣れている釣り客がいたので、開放してある右舷後方の操舵室出入口の方に体を傾けて同釣り客の様子を見ていた13時18分ごろ突然大きな衝撃を受けて右舷側に転倒した後、A船の操舵室左舷側に衝突して右舷船首方向に甲板上を乗り切っ</p>

たB船を認めた。

船長Aは、釣り客に負傷者がいることを確認した後、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生及び上総湊港へ帰港する旨を通報し、また、船長BにA船に付いてくるよう伝えて同港に向かうとともに、家族に救急車の手配を依頼した。

A船は、14時15分ごろ上総湊港に帰港し、既に岸壁に到着していた救急車により、釣り客4人が病院に搬送され、殿部挫創、頸椎挫傷、胸背部挫傷等とそれぞれ診断された。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、釣りの目的で、02時30分ごろ千葉県船橋市所在のマリーナを出航し、同県館山市布良漁港西方沖の釣り場で釣りをを行った後、12時00分ごろ帰途についた。

船長Bは、レーダー、GPS及び魚群探知機の情報を切替表示できるモニター（以下「本件モニター」という。）2台を作動させ、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、自動操舵と手動操舵を適宜切り替えながら約40km/hの速力（対地速力、以下同じ。）でB船を北進させた。

B船は、船長Bが、釣り場での釣果がなかったこともあり、帰航中も本件モニターで魚群探索を行いながら操船し、13時09分ごろ自動操舵の針路を浦賀水道航路のやや東方に設定して同じ速力で北進を続けた。

船長Bは、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けた同乗者Bの方に少し体を向けて会話をしながら、2台とも魚群探知機の情報を表示させた本件モニターを時折見ていたところ、突然大きな衝撃を受け、直後に周囲を見て右舷船尾方にA船を認め、B船とA船とが衝突したことを知った。

船長Bは、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、A船と共に上総湊港に向かった。

（図2 参照）

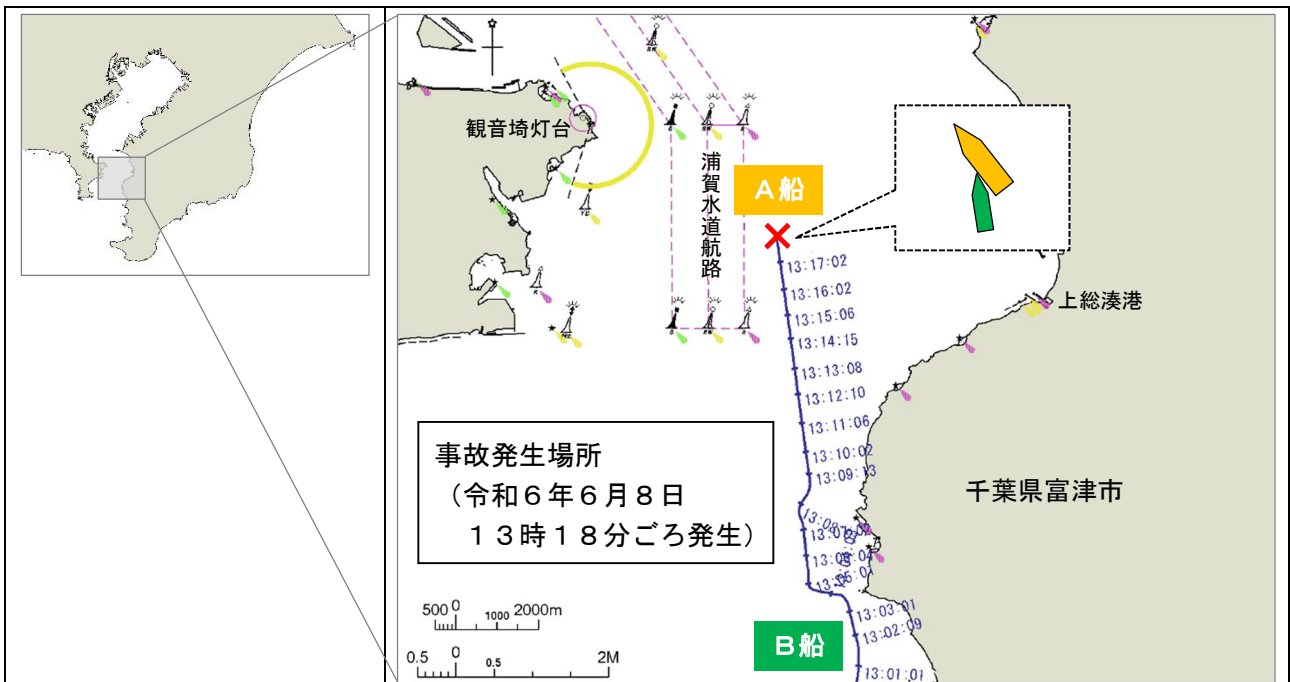


図2 航行経路図 (B船の航跡はGPSデータより)

その他の事項

船長Aは、遊漁船船長として約50年の経験を有し、千葉県知事から遊漁船業者としての登録を受けていた。

船長Aは、ふだん、甲板上で後片付け等をしながら周りを見ずに航行する漁船を何度も見た経験があったので、本事故当時、A船に向かって航行するB船に気付いていれば、汽笛を鳴らしたり、移動してB船の進路を避けたりするなど、衝突を避けるための措置を採っていたと思った。

船長Bは、13時09分ごろ、針路を定めた辺りで、目視により船首遠方に10隻程度の船舶を認めたものの、特段気に留めることもなく、その後、同船舶の存在を忘れていた。

B船には、見張りに支障が生じる船首死角はなかった。

船長Bは、本事故当時、GPSの情報を表示させた本件モニターでB船の速力を確認しておらず、体感的に20km/h程度の低速力で航行していると思っていた。

B船は、レーダー情報を利用し、設定した範囲に障害物を検知した際に警告音が鳴る機能を有していたが、他船等の障害物が多い東京湾では度々警告音が鳴る状況になるので、船長Bは、ふだんから夜間を除き、同機能を作動させていなかった。

分析

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

A あり、B あり
A なし、B なし
A なし、B なし

A船は、観音埼南東方沖で船首を北北西方に向けて漂泊して釣り中、船長Aが、GPSプロッターを見ながらクラッチと舵輪を操作して船位を保持するとともに、釣り客の状況確認を行い、周囲の見張り

	<p>を適切に行っていなかったことから、左舷船尾方から自船に向けて接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、観音崎南東方沖を自動操舵で北進中、船長Bが、同乗者Bとの会話及び魚群探索に意識が向き、見張りを行っていなかったことから、A船の存在に気付かずに航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、船首遠方に認めた船舶の存在を忘れていたこと及び体感的にB船が低速力で航行していると思っていたことから、気が緩んで見張りに対する意識が低下し、同乗者Bとの会話及び魚群探索に意識が向いた状態で操船していたものと考えられる。</p> <p>B船に備えられたレーダー情報を利用した障害物検知機能を適切に使用していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、観音崎南東方沖において、A船が船首を北北西方に向けて漂流して釣り中、B船が自動操舵で北進中、船長Aが、GPSプロッターを見ながらクラッチと舵輪を操作して船位を保持するとともに、釣り客の状況確認を行い、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、また、船長Bが、同乗者Bとの会話及び魚群探索に意識が向き、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> <ul style="list-style-type: none"> ・遊漁船の船長は、漂流して釣り中、船位や釣り客の確認が必要な状況であっても、周囲の見張りを適切に行い、接近する他船の早期発見に努めるとともに、同船を認めた際は、備え付けの音響設備等で注意喚起をしたり、移動して同船の進路を避けたりするなど、衝突を避けるための措置を採ること。 ・船長は、航行中、乗船者との会話や魚群探索等に意識を向けることなく、周囲の見張りを徹底すること。 ・船長は、操船に当たり、目測や体感だけに頼ることなく、レーダーやGPSプロッター等の航海計器を有効に活用し、他船との衝突のおそれ等を判断すること。 ・船長は、早期に衝突を避けるため、レーダーの警報装置を有効に活用すること。