

船舶事故調査報告書

令和7年1月22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7月27日 12時44分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市観音埼北東方沖 観音埼灯台から真方位057°600m付近 (概位 北緯35°15.5′ 東経139°45.0′)
事故の概要	プレジャーボート <sup>だいおう</sup> 大王丸は、北西進中、また、ミニボート（船名なし）は、錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年8月22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 <sup>だいおう</sup> 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 プレジャーボート 大王丸、2.7トン 271-37524岡山、合同会社DADSON B ミニボート（船名なし）、総トン数なし（全長約3.22m） なし、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 操縦者B、操縦免許 なし
負傷者	A なし B 軽傷 1人（操縦者B）
損傷	A 船首部船底に擦過傷 B 左舷後部ブルワーク及び生け簀 <sup>す</sup> に割損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期、水温 約27℃
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、回航の目的で、神奈川県横浜市所在のマリーナに向け、岡山県倉敷市の係留地を出航した。 船長Aは、操舵室で舵輪の手前に立ち、観音埼東方沖で約12ノットの対地速力で手動操舵によりA船を北北東進させた。 船長Aは、東京湾口において、右舷方から船首方を横切る態勢で接近する船舶が多く、A船が避航船となる位置関係もあり、右舷方に意識を向けていた。 船長Aは、A船を左転させて船首を北西方に向け、右舷方に意識を向けたまま操船し、船首方に視線を向けた際、至近にB船を認め、主機の回転数を下げて後進に操作したものの間に合わず、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。 船長Aは、118番通報を行い、B船の乗船者を救助し、B船が流されないようA船に <sup>つな</sup> 繋ぎ止めた後、来援した巡視艇にB船を引き継ぎ、A船を自力で航行させて神奈川県横須賀港第2区に入港した。 B船は、操縦者Bが1人で乗り、友人1人（以下「同乗者B」とい

	<p>う。) を乗せ、釣りの目的で、観音崎北方の海岸から出航した後、同崎北東方沖で船首を北西方に向けて船外機を止め、錨泊した。</p> <p>操縦者Bは船尾側でクーラーボックスの上に座って右舷方に、同乗者Bは中央にある生け簀の蓋の上に座って左舷方にそれぞれ竿を出して釣りを始めた。</p> <p>操縦者Bは、船尾方を見渡しながらかつりをしていたところ、左舷船尾方約100mにB船に向かって来るA船を認めたが、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船も同様にB船を避けてくれると思い、錨泊を続けた。</p> <p>操縦者Bは、A船の動向を見ていたところ、A船がB船を避ける様子を見せることなく接近するので衝突の危険を感じ、立ち上がってA船に向かって大声を上げて手を振ったが、更にA船が接近するので、同乗者Bと共に海中に飛び込んだ直後、B船とA船とが衝突した。</p> <p>操縦者Bは、付近の貸しボート店の船舶に救助されて同ボート店に運ばれ、同乗者Bは、A船に救助された後、来援した巡視艇に移乗し、転覆したB船と共に横須賀港第2区に運ばれた。</p> <p>操縦者Bは、A船の船体が肩等に当たり、後日、医療機関で受診した結果、<sup>けい</sup>頸椎捻挫と診断された。</p> <p>B船は、自船の存在を示すものとして、船首部に立てた高さ約1.5mの竿の頂部に正方形のオレンジ色の旗(1辺長さ約0.5m)を掲げていたが、笛や携帯式エアホーン等を備えていなかった。</p> <p>船長A、操縦者B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していた。</p> <p>船舶事故ハザードマップ<sup>*1</sup>には、本事故発生場所付近に次のとおり注意喚起情報が掲載されている。</p> <p>観音崎付近では、小型船舶、特にミニボートや手漕ぎボートとの衝突事故注意。</p> <p>観音崎付近では、小型船の衝突事故等が発生しており、特に、ミニボートや手漕ぎボートとの衝突事故等が多い。</p> <p>遊漁船等の船長は、ミニボート等は視認することが難しい場合があるので、常時見張りを行うこと。</p> <p>ミニボート等の操縦者は、相手船が気付いていない場合もあるので、早い時期に移動する等の衝突を避ける措置をとること。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
分析	<p>A船は、左転して北西進中、船長Aが、船首方の見張りを行っていなかったことから、B船に気付くのが遅れ、主機の回転数を下げて後進に操作したものの間に合わず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、東京湾口において、A船が避航船となる場合があり、右舷方に意識を向けていたことから、船首方の見張りを行っていなかった</p>

\*1 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL:<https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

	<p>たものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北西方に向けて釣りをしながら錨泊中、操縦者Bが、釣りをしながら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船に対する避航動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>操縦者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、釣りをしながら錨泊を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が左転して北西進中、B船が船首を北西方に向けて釣りをしながら錨泊中、船長Aが、東京湾口で右舷方から船首方を横切る船舶が多く、右舷方に意識を向け、船首方の見張りを行っていなかったため、B船に気付くのが遅れ、また、操縦者Bが、航行中のA船が錨泊中のB船を避けると思い、釣りをしながら錨泊を続けたため、衝突を回避する措置を採る時機を逸し、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、一方向のみに意識を向けず、周囲の見張りを適切に行うこと。</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、余裕のある距離を保って通過することとなるよう他船の動静を監視し、必要に応じて注意喚起及び避航措置を採ること。</li> <li>・ 汽笛を備えていない船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を備えておくことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

