

船舶事故調査報告書

令和7年5月28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11月9日 14時41分ごろ
発生場所	東京都江東区東京ゲートブリッジ南東方沖 東京西航路第2号灯標から真方位064° 2.6海里付近 (概位 北緯35° 34.4′ 東経139° 53.5′)
事故の概要	巡視艇いそぎくは、南進中、また、交通船ひまわりは、東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年11月21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 巡視艇 いそぎく、25トン 140500、国土交通省 B 交通船 ひまわり、18トン 235-46424千葉、有限会社鶴繁船舶
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 乗組員A、四級（航海）（履歴限定） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷等 B 左舷中央部外板に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長A及び乗組員Aほか2人が乗り組み、東京ゲートブリッジ南東方沖での訓練を終え、乗組員Aが操船に当たり、東進を始めた。 A船は、徐々に増速し、間もなく針路を約110°（真方位、以下同じ。）として約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行を続けた。 乗組員Aは、左舷船首方で‘漂泊していたプレジャーボート’（以下「本件ボート」という。）に意識を向けながら右に変針して針路を約170°に向けたところ、右舷船首方至近に接近したB船を認め、主機を後進としたものの、間に合わず、A船の右舷船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。 船長Aは、操舵室内の後方で防火衣の片付けをしていたところ、乗組員Aの大声を聞き、右舷船首方にB船を認めたが、何もすることができず、衝突後、本事故の発生を所属の海上保安庁へ通報した。 A船は、船長Aが損傷状況等を確認した後、自力航行で係留地に着

	<p>棧した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、水先人の送迎を終え、千葉県千葉市寒川内港へ向け、東京都港区芝浦ふ頭を出発した。</p> <p>B船は、船長Bが船首方の本件ボートに意識を向けながら約1.6knの速力で東進していたところ、左舷至近に接近するA船を認め、減速して右舵を取ったものの、間に合わず、B船とA船とが衝突した。(図1参照)</p> <div data-bbox="699 501 1270 824" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 衝突の状況(概要)</p> <p>B船は、船長Bが損傷状況を確認した後、自力航行で寒川内港に入港した。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、東南東進中、乗組員Aが、左舷船首方の本件ボートに意識を向け、右舷船首方の見張りを行っていなかったことから、右舵を取った後に接近するB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東進中、船長Bが、船首方の本件ボートに意識を向け、左舷方の見張りを適切に行っていないことから、接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が南進中、B船が東進中、乗組員Aが、左舷船首方の本件ボートに意識を向け、右舷船首方の見張りを行っていなかったため、また、船長Bが、船首方の本件ボートに意識を向け、左舷方の見張りを適切に行っていないため、互いの存在に気付くのが遅れ、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、特定の方向のみに意識を向けることなく、常時周囲の見張りを適切に行い、変針する際には進路上に他の船舶等がないかを確認すること。</li> </ul>