

船舶事故調査報告書

令和7年12月17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7年4月20日 09時22分頃
発生場所	茨城県鹿島港北東方沖 鹿島港南防波堤灯台から真方位060° 6.9海里（M）付近 （概位 北緯36° 01.3′ 東経140° 50.1′）
事故の概要	漁船第二仲吉丸 <sup>なかよし</sup> は、東進中、また、プレジャーボートマリンベースは、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年5月9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 漁船 第二仲吉丸、19トン CB2-60287（漁船登録番号）、銚子沖合漁業生産組合 第210-58014号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート マリンベース、2.8トン 243-36850三重、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 船長B、一級小型
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部ブルワーク上端に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.5～1.0m
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、鹿島港北東方沖において底引き網漁を終え、船長Aが2Mレンジ及び0.25Mレンジに設定したレーダー2台をそれぞれ作動させて単独で操船に当たり、次の漁場に向け、約11ノットの対地速力で自動操舵により東進していた。 船長Aは、A船の船首を東方に向けたときから、南東方からの波を右舷側に受けて波しぶきが上がり、操舵室前面の四つの窓が見えづらくなったので、それらの両端の窓にある旋回窓を作動させた。 船長Aは、左端の旋回窓を作動させた際に前方を見て、先行する僚船以外に他船を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船がないと思い、操舵室中央の操縦席に腰を掛けた。 船長Aは、レーダー画面上で前方約0.5～0.75Mに薄く表示されたり消失したりする映像を認めたが、波や鳥の群れの映像ではないかと思い、操舵室前面の中央左舷寄りの窓を通して前方を見ていた。 その後、波しぶきで見えづらい同窓の先に僚船ではないB船及び手を

	<p>振っている船長Bを認め、主機操縦レバーを後進に操作したものの、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を停船させ、乗組員にB船の乗船者の怪我の有無及び損傷状況を確認させた後、A船でB船をえい航して鹿島港に入港した。</p> <p>船長Aは、鹿島港に入港後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>救命胴衣を着用した乗組員6人は、本事故当時、操舵室後方の中央部甲板上で漁獲物の選別作業を行っていた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、鹿島港北東方沖で船首を北西方に向け、船外機を中立として船長Bが釣りをを行いながら漂流していた。</p> <p>船長Bは、左舷船首方約0.5～1.0Mに接近するA船を視認していたものの、これまでのとおり航行中の他船が漂流中のB船を避けると思い、釣りを続けていた。</p> <p>船長Bは、その後、A船が針路を変えないまま接近するので衝突の危険を感じ、B船を移動させようと操舵室に入ろうとしたが、間に合わないと判断し、手を振って大声を発したものの、B船と左舷船首方から接近してきたA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で転倒した際、腕や足等に打撲を負った。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況を確認し、A船にB船のえい航を依頼した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船がいないと思ひ、船首方の見張りを行っていなかったことから、前路で漂流中のB船に接近していることに気付くのが遅れ、主機操縦レバーを後進に操作したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の操舵室前面の窓からは波しぶきによって前方が見えづらい状況であったことから、前面の窓の左右に設置されていた旋回窓を作動させ、前方の視界を確保していたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、旋回窓を作動させた際に前方を見て、僚船以外に他船を見掛けなかったこと、及びレーダー画面上で薄く表示されたり消失したりする映像を認めたものの、波や鳥の群れの映像であると思ったことから、前路に航行の支障となる他船がいないと判断し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漂流中、船長Bが、左舷船首方に接近するA船を視認していたものの、これまでのとおり航行中の他船が漂流中のB船を避けると思い、継続的にA船の動向を監視していなかったことから、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</p>

<p><b>原因</b></p>	<p>る。</p> <p>本事故は、A船が東進中、B船が漂流中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船がないと思い、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、船長Bが、接近するA船を視認していたものの、これまでのとおり航行中の他船が漂流中のB船を避けると思い、継続的にA船の動向を監視していなかったため、避航する時機を逸し、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、波しぶきによって操舵室前面の窓から船外が見づらかったが、旋回窓を回すことにより前方の視界を確保することができ、また、レーダーを併用することにより、B船を視認することは可能であっ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>・ 小型船舶の船長は、波しぶきで前方が見えづらい場合、旋回窓を作動させて見張りを行い、必要に応じて操舵室の外に出て、周囲の状況を確認すること。</li> <li>・ レーダーを備えた小型船舶の船長は、レーダーを適切に調整するとともに、レーダー画面上で薄く表示されたり消失されたりする映像を認めた場合、航行に支障がないと早期に判断せず、目視により同映像の真偽を確認すること。</li> <li>・ 小型船舶の船長は、漂流中、接近する他船を認めた場合、他船が自船を避けると思わず、余裕がある時機に自船を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

