

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5月18日 10時06分頃
発生場所	三重県志摩市大王崎東北東方沖 大王崎灯台から真方位078° 8.1海里（M）付近 (概位 北緯34° 18.3' 東経137° 03.5')
事故の概要	貨物船第六明将は、北東進中、また、プレジャーボートフジ10は、南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月23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	<p>船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 貨物船 第六明将、499トン 141046、株式会社六甲船舶</p> <p>B プレジャーボート フジ10、19トン 243-23304 三重、株式会社富士建設</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A、五級（航海）</p> <p>B 船長B、一級小型・特殊・特定</p>
負傷者	なし
損傷	<p>A 右舷船尾部のフェアリーダーに擦過傷</p> <p>B 船首部に圧損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視程 1~2M</p> <p>海象：波向 南南西、波高 約1.5m</p> <p>東海海域西部には、5月18日05時35分に海上濃霧警報（所々濃い霧のため見通しが悪く、視程は0.3M（0.5km）以下、19日03時までにしだいに良くなる見込み）が発表され、本事故当時も継続中であった。</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、千葉県木更津港に向か、船長Aが単独で船橋当直につき、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北東進していた。</p> <p>船長Aは、視程1~2Mの状況下、左舷船首方約3MにA船進路上に向けて航行するB船及びB船より後方に2~3隻の小型船舶をレーダーにより認め、衝突のおそれがあったことから、A船が海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）上の保持船（以下単に「保持船」という。）であり、いずれB船が避航すると思い、B船の動静を見ながら針路及び速力を保持した。</p> <p>船長Aは、目視により左舷船首方約1MにB船の船首が左右に振れているように見えたので航行の意図が分からず、B船に避航を促すため短音5回の警告信号を鳴らした。</p>

	<p>船長Aは、約0.3Mに接近したB船が避航する様子を見せず、更に接近して衝突の危険を感じ、右舷船首方から反航船が接近していたので、左舵を取り、A船を減速させたものの、左転中にB船が右転し、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を停止させ、A船の乗組員に損傷状況を確認させ、海上保安庁へ本事故の発生を通報した後、A船を愛知県名古屋港の港外に錨泊させた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人2人を乗せ、釣りの目的で、船長Bがフライングブリッジで操船に当たり、両舷各1本及び船尾2本の竿から長さ約30mの釣り糸をそれぞれ延ばしてトローリングを行なながら、約6~7knの速力で南南東進していた。</p> <p>船長Bは、視界が若干悪いと感じたものの、目視で前方を見渡して近くに他船を見掛けなかったので、前方に航行の支障となる他船はいないと思い、後方を向いたまま竿の動きや仕掛け付近の海面に意識を向け、同じ針路及び速力で操船を続けていた。</p> <p>船長Bは、無線で仲間からの釣果情報を聞いて、前方の状況を確認しないまま、B船を右転させて大王崎南方沖の浮魚礁付近に向け、自動操舵に切り換えて南西進させた。</p> <p>船長Bは、操舵室に設置されたレーダーで前方の状況を確認しようと思い、フライングブリッジから移動してレーダーを調整していたとき、突然衝撃を感じ、顔を上げて船首方を見て、B船とA船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況を確認して、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、自力でB船を航行させて三重県鳥羽市本浦漁港に入った。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛信号に気付かなかった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
分析	<p>A船は、北東進中、船長Aが、左舷船首方からA船進路上に向けて航行するB船がいずれ避航すると思い、適切な時機に避航動作を取らなかったことから、警告信号を鳴らして接近したB船を避航しようと左舵を取って減速したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船に避航を促す目的で警告信号を行った後も、B船の避航を期待して動静を見ていたことから、適切な時機に避航動作を取らなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、トローリングを行なながら南南東進中、船長Bが、前方に航行の支障となる他船はいないと思い、竿の動きや仕掛け付近の海面に意識を向け前方の見張りを行っていなかったことから、A船との接近に気付かずB船を右転させ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、視界が若干悪いと感じたものの、目視で前方を見渡して</p>

	近くに他船を見掛けなかつたことから、前方に航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。
原因	本事故は、A船が北東進中、B船がトローリングを行いながら南南東進中、船長Aが、左舷船首方からA船進路上に向けて航行するB船がいずれ避航すると思い、適切な時機に避航動作を取らなかつたため、また、船長Bが、前方に航行の支障となる他船はいないと思い、釣りに意識を向けて前方の見張りを行つていなかつたため、A船の接近に気付かずB船を右転させ、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・船橋当直者は、左舷方に自船の進路を横切る態勢の船舶を認めた場合、自船が保持船であつても、相手船の動きに疑問が生じた場合は、早期に避航動作を取ること。 ・小型船舶の船長は、遊漁中であつても、前方に航行の支障となる他船はいないと思ひ込まず、目視及びレーダーの活用などにより常時周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

