船舶事故調査報告書

令和８年９月１６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８年３月１５日　１５時１０分頃
発生場所	神奈川県三浦市小網代湾 諸磯埼灯台から真方位３２０°１,６００m付近 （概位　北緯３５°０９.９′　東経１３９°３５.８′）
事故の概要	漁船第一勘兵衛丸は、航行中、また、プレジャーボートKEIKYU R9は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和８年４月３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　第一勘兵衛丸、４.４７トン ＫＮ３－１３８６１（漁船登録番号）、個人所有 第２３２－０５７９９号（船舶検査済票の番号） Ｂ　プレジャーボート　KEIKYU R9、１.３トン ２３５－５８２０３神奈川、三崎観光株式会社（Ｂ社）
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ、一級小型・特殊・特定（限定なし） Ｂ　船長Ｂ、二級小型
負傷者	Ａ　なし Ｂ　軽傷　１人（同乗者）
損傷	Ａ　バルバスバウに擦過傷 Ｂ　左舷中央部外板に破口
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南西、風力　２、視界　良好 海象：波高　約０.５ｍ
事故の経過	(1)　Ａ船 Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、きんめだい一本釣り漁の目的で、１４時３０分頃神奈川県横須賀市長井漁港を出発し、小網代西北西方沖の漁場に向けて南南東進していた。 船長Ａは、操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、ＧＰＳプロッターを作動させてレーダーを１海里（M）レンジに設定し、Ａ船を約１０ノットの対地速力で航行させていた。 船長Ａは、１５時００分頃レーダー画面を見て船首方には他船の映像が見えず進路上に航行の支障となる船舶がいないと思っていた。 船長Ａは、Ａ船の右舷方を見るとふだんよりも多くのヨットが航行していたので、同航する数隻のヨットに意識を向けながら注目して航行を続け、２隻のヨットを見て避航した。その直後、船首方約１０～２０mにＢ船が見えたので衝突を回避しようと左舵

を取ったものの間に合わず、１５時１０分頃Ａ船の船首部とＢ船の左舷中央部とが衝突した。（図１参照）

図１　事故発生場所概略図

※国土地理院Webサイトの地理院地図を加工して作成

船長Ａは、海面に浮いていた衝突前にＢ船から海へ飛び込んだＢ船の乗船者５人をＡ船に引き上げた後、乗船者の負傷の有無を確認し、１人が負傷していることを、また、両船に損傷があるものの、自力航行が可能なことを確認した。

船長Ａは、船長Ｂが１１８番通報をしているのを聞いた後、乗船者５人をＢ船に移乗させた。

Ａ船は、Ｂ船と共に自力航行して三浦市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に到着した。

(2)　Ｂ船

船長Ｂは、本件マリーナにおいて、釣りの目的でＢ社のレンタルボートであるＢ船を借りた。

Ｂ船は、船長Ｂが１人で乗り組み、友人（以下「同乗者」という。）４人を乗せ、本件マリーナを出発し、小網代湾西北西方沖で船首を東方に向けて船外機を停止した。船長Ｂは、Ｂ船を漂泊させながら同乗者と釣りを開始した。

船長Ｂは、左舷方約１００ｍにＡ船を視認したが、ふだん航行中の船舶が接近してきても漂泊中の自船を避けており、接近してくるＡ船が漂泊中のＢ船を避けると思い、Ｂ船を移動させず、Ａ船の動向を見ながら中央部甲板で釣りの後片付けをしていた。

同乗者４人は、船首部甲板で１人が、中央部甲板で１人が、船

	尾部甲板で２人がそれぞれ釣りをしていた。 船長Ｂは、Ａ船が約５０ｍに接近してきた時にＢ船を避ける様子がないと思い、Ａ船に向かって大声を出して注意を呼び掛けた。その後もＡ船が更に接近してきたので、急いで船外機を始動したものの前進操作が間に合わず、同乗者４人と共に海に飛び込んだ後、海に浮きながらＢ船とＡ船とが衝突するのを見た。 船長Ｂは、同乗者４人と共にＡ船に救助され、同乗者１人が左手甲に切創を負ったのを確認した後、１１８番通報を行った。 船長Ｂは、同乗者４人と共にＡ船からＢ船に乗り移り、損傷状況を確認して航行可能と判断し、Ｂ船を自力航行させてＡ船と共に本件マリーナに戻った。 船長Ｂ及び同乗者４人は救命胴衣を着用しており、Ｂ船には電子ホーン等の汽笛を備えていなかった。
分析	⑴　Ａ船 ①　船長Ａは、Ａ船を南南東進させていた際、しばらくの間右舷方を同航する数隻のヨットに注目していたことから、船首方の確認が不足して漂泊中のＢ船に接近していることに気付かなかったものと考えられる。 ②　船長Ａは、ヨット群を視認する前、波高約０.５ｍ及び視界が良好の状況下、レーダーによって船首方の見張りを行っていたものの、進路上にいたＢ船の存在に気付いていなかったものと考えられる。 ③　船長Ａは、ヨット群に意識を向けて２隻のヨットを見ながら避航操船を行ったことから、進路上にいたＢ船に気付くのが遅れ、その直後、船首方約１０～２０ｍにＢ船を視認して衝突を回避しようと左舵を取ったものの間に合わなかったものと考えられる。 ④　①～③から、Ａ船は、南南東進中、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 ⑵　Ｂ船 ①　船長Ｂは、Ｂ船が漂泊中、左舷方約１００ｍにＡ船を視認し、ふだん航行中の他船が自船を避けるのと同様に接近してくるＡ船がＢ船を避けると思ったことから、Ａ船がＢ船に近づいても、いずれＢ船を避けると思い、Ａ船の動向を見ながら釣りの後片付けをしていたものと考えられる。 ②　船長Ｂは、接近するＡ船がＢ船を避航すると思っていたが、Ａ船が約５０ｍに接近してきた時、Ａ船に避航動作を採る様子がないと思い、接近するＡ船に向かって大声を出したものの、船外機を始動するなどの衝突回避動作が間に合わなかったものと考えられる。

	③　①及び②から、Ｂ船は、漂泊中、Ａ船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、Ａ船が南南東進中、Ｂ船が船首を東方に向けて漂泊中、船長Ａが、目視とレーダーで進路上にいたＢ船の存在に気付いておらず、Ａ船の右舷方を同航する数隻のヨットに注目しながら操船してＢ船の視認が遅れたため、避航動作が遅れ、また、船長Ｂが、接近するＡ船が漂泊中のＢ船を避けると思い、Ａ船が約５０ｍに接近するまで避航動作を採っていないことに気付かなかったため、衝突回避動作が採れず、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。 ・小型船舶の船長は、目視だけでなくレーダー等の航海計器を活用して常時適切に見張りを行い、進路上の他船や物標を確認すること。 ・小型船舶の船長は、漂泊中、自船に接近する他船を認めた場合、航行中の他船の避航を期待せず、必要に応じて汽笛、笛等による注意喚起を行うとともに、早めに機関を用意するなどして衝突回避のための動作を採ること。 ・汽笛を備えていない小型船舶の船長は、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。