

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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7月26日 05時35分頃
発生場所	静岡県静岡市清水港第3区 清水港三保防波堤北灯台から真方位276°1,350m付近 (概位 北緯35°01.5′ 東経138°30.6′)
事故の概要	プレジャーボート黒潮丸は、東進中、また、プレジャーボートKEN78は、南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年8月5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 プレジャーボート 黒潮丸、5トン未満（長さ8.55m） 243-29792 静岡、株式会社モス、個人所有 B プレジャーボート KEN78、5トン未満（長さ7.27m） 271-32883 静岡、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型
負傷者	A 軽傷 2人（同乗者） B 軽傷 2人（船長B及び同乗者）
損傷	A 左舷船首部外板に凹損等 B 船首部外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、知人3人（以下「同乗者A ₁ 」、「同乗者A ₂ 」及び「同乗者A ₃ 」という。）を乗せ、釣りの目的で、船長Aが操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、清水港第3区の袖師船だまりを出発した。 船長Aは、清水港三保防波堤北灯台を船首目標として、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によりA船を東進させていたところ、右舷船首方に‘漂泊している数隻の小型ボート’（以下「数隻のボート」という。）を視認した。このため、船長Aは、同乗者に対し、数隻のボートの動静をよく見てほしいと依頼するとともに、数隻のボートに引き波の影響を及ぼさないよう安全な距離をとることや減速することを考えながら操船していた。 船長Aは、数隻のボートに意識を向け、針路及び速力を保持していたところ、船長Aの後ろに座っていた同乗者A ₃ の叫び声が聞こえ、その直後、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。 船長Aは、A船を止め、船長Aの左舷側で立っていた同乗者A ₁ 及

び操舵室船尾側に立っていた同乗者A₂の負傷、A船の損傷状況等を確認した。その後、B船に海上保安庁への通報を依頼した後、A船を自力で航行させて袖師船だまりに戻った。

同乗者A₁及び同乗者A₂は、静岡市所在の医療機関を受診し、それぞれ頸椎捻挫と診断された。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、清水港第1区のマリーナを出航し、清水港の外港防波堤北端東方沖で釣りを終えた後、帰航を始めた。

船長Bは、操舵室内が暑かったので、後部甲板の右舷寄りに設けられた遠隔操縦装置を使用し、外港防波堤西方沖において約9knの速力でB船を南西進させていた。

船長Bは、操舵室船尾左舷側出入口のガラス製引き戸（2枚の透明なガラス戸によって構成され、それぞれの周囲には黒い太枠が取り付けられていた。以下「本件引き戸」という。）を開けて、後部甲板の右舷寄りに立って手動操舵により操舵していた。同出入口後方から操舵室を通して前方を見た際に前路に航行の支障となる他船はいないと思ひ、針路及び速力を保持していた。（図1参照）

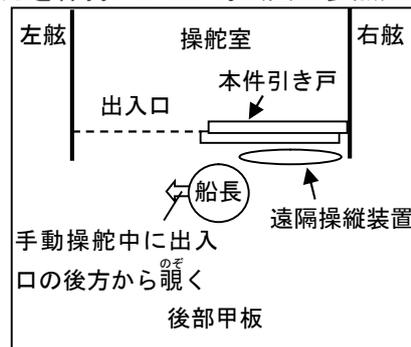


図1 操舵室船尾の概略図

船長Bは、本件引き戸の枠によって前方に死角が生じていた状況において、操舵室船尾左舷側出入口の後方から覗く姿勢で操舵していたところ、突然衝撃があり、右舷側を見たところで、B船とA船とが衝突したことを知った。

同乗者Bは、船長Bの左後方に立っていたが、A船の接近に気付かなかった。

船長Bは、B船を止め、同乗者Bの負傷状況及びB船の損傷状況を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。その後、B船は自力でマリーナに戻った。

船長B及び同乗者Bは、それぞれ背中及び顔面に打撲を負った。

A船及びB船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。

（付図1 事故発生経過概略図 参照）

分析

A船は、東進中、船長Aが、右舷船首方の数隻のボートに意識を向け、左舷船首方の見張りを行っていなかったことから、B船の接近に

	<p>気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、数隻のボートに引き波の影響を及ぼさないように距離を保つことや減速することを考えながら操船していたことから、右舷船首方に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、南西進中、船長Bが、後部甲板の右舷寄りに立って操船し、操舵室左舷側出入口の後方から操舵室を通して前路の見張りを行っていたが、右舷側の見張りができていなかったことから、A船の接近に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>操舵室に設置されていた本件引き戸の枠によって、右舷前方の見張りを妨げる死角が生じていたことから、船長Bは、A船に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が東進中、B船が南西進中、船長Aが、右舷船首方の数隻のボートに意識を向け、左舷船首方の見張りを行っていなかったため、B船に気付かず、また、船長Bが、本件引き戸の枠によって右舷前方の見張りを妨げる死角が生じている中、後部甲板の右舷寄りに立って操船し、右舷側の見張りができていなかったため、A船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、航行中、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うこと。 ・ 船長は、自船の構造物等により見張りを妨げる死角が生じることに留意し、操船時は自身の立ち位置を変えるなどして、死角を補う見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

