

# 船舶事故調査報告書

令和8年2月25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6月13日 09時25分頃
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港第6区 横須賀港鴨居西防波堤灯台から真方位092°600m付近 (概位 北緯35°14.8′ 東経139°44.6′)
事故の概要	漁船第五柳福丸は、南西進中、また、ミニボート（船名なし）は、錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月25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 第五柳福丸、4.9トン KN3-13332（漁船登録番号）、個人所有 第235-53888号（船舶検査済票の番号） B ミニボート（船名なし）、総トン数なし（全長2.52m） なし、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定 B 操縦者B、操縦免許 なし
負傷者	A なし B 軽傷 1人（操縦者B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 下げ潮の中央期、 水温 約21℃
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、神奈川県三浦市間口漁港を出航した後、横須賀港第5区での操業を終え、帰航を開始した。 A船は、船長Aが操舵室で舵輪の手前に立って手動操舵による操船を行い、約7～9ノットの対地速力で南西進していた。 A船は、船首部ブルワークが高いので、停泊時でも船首方の見通しが悪く、航行中、船長Aが操舵室で立った状態では、船首方に死角を生じていた。 船長Aは、レーダーを作動させていたが、視界が良かったのでレーダーの画面を見ていなかった。 船長Aは、船首を南西方に向けた際、ふだんどおり船首方の死角を補う目的で船首を左右に振ったが、船首方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はいないと思い、針路及び速力を保持した。

	<p>船長Aは、突然衝撃を受けてA船を<sup>と</sup>止め、周囲を見て左舷船尾方至近にB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船の乗船者を救助し、118番通報した後、A船でB船をえい航して横須賀港鴨居地区に入った。</p> <p>B船は、操縦者Bが1人で乗り、操縦者Bの親族1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、釣りの目的で船外機を止めた状態で船首を北北西方に向けて錨泊し、自船の存在を示す目印として船首に長さ約2mの支柱を立ててオレンジ色の旗を掲揚していた。</p> <p>操縦者Bは、右舷船首方に接近するA船を視認したものの、これまでのとおり航行中の船舶が錨泊中のB船を避けると思い、釣りを続けた。</p> <p>操縦者Bは、A船の動向を見ていたところ、A船がB船を避ける様子を見せることなく接近するので衝突の危険を感じ、手を振って大声を発したものの、更に接近するので、同乗者Bと共に海中に飛び込んだ直後、B船の右舷部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>操縦者Bは、海中に飛び込んだときに右腕に<sup>まお</sup>竿が当たり、右腕に擦り傷を負った。</p> <p>操縦者B及び同乗者Bは船長AによってA船上に救助された。</p> <p>操縦者Bは、衝突の衝撃で転覆したB船を見て、B船が航行不能と判断し、A船にえい航を依頼した。</p> <p>B船は、携帯式エアホーン等を備えておらず、有効な音響による信号を行うことができなかった。</p> <p>両船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>船舶事故ハザードマップ<sup>*1</sup>には、事故発生場所付近に次のとおり注意喚起情報が掲載されている。</p> <p>観音崎付近では、小型船舶、特にミニボートや手漕ぎボートとの衝突事故注意。</p> <p>観音崎付近では、小型船の衝突事故等が発生しており、特に、ミニボートや手漕ぎボートとの衝突事故等が多い。</p> <p>遊漁船等の船長は、ミニボート等は視認することが難しい場合があるので、常時見張りを行うこと。</p> <p>ミニボート等の操縦者は、相手船が気付いていない場合もあるので、早い時期に移動する等の衝突を避ける措置をとること。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
分析	<p>A船は、船首方に死角が生じた状態で南西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船がないと思い、適切な見張りを行っていなかったことから、錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p>

\*1 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。 URL : <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

	<p>A船は、船首部ブルワークが高く、船首方に死角が生じていたものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北北西方に向けて錨泊中、操縦者Bが、右舷船首方に接近するA船を視認していたものの、航行中の他船が錨泊中のB船を避けると思い、釣りをを行いながら錨泊を続けたことから、衝突を回避する措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が船首方に死角が生じた状態で南西進中、B船が船首を北北西方に向けて錨泊中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船がないと思い、適切な見張りを行っていなかったため、B船に気付かず、また、操縦者Bが、右舷船首方に接近するA船を視認していたものの、航行中の他船が錨泊中のB船を避けると思い、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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、船首死角が生じている場合、船首を左右に振る操船を行ったり、操舵室の天井窓から顔を出したりするなどして船首死角を補う見張りを適切に行うこと。また、レーダーを活用した見張りを行うこと。</li> <li>・ 小型船舶の操縦者は、錨泊中、他船が接近していることを認めた場合、衝突する危険の有無を判断し、必要に応じて余裕のある時機に注意喚起及び避航措置を採ること。</li> <li>・ 汽笛を備えていない小型船舶の操縦者は、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。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

