

船舶事故調査報告書

令和8年4月22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6年11月12日 08時50分頃
発生場所	千葉県富津市浜金谷港西南西方沖 浜金谷港防波堤灯台から真方位259° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯35° 09.7′ 東経139° 45.7′）
事故の概要	貨物船春陽丸は、北北東進中、また、プレジャーボートSEA WALKER-IIは、船首を北方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年1月8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 貨物船 春陽丸、499トン 140078、有限会社小川海運 B プレジャーボート SEA WALKER-II、2.4トン 235-44896 神奈川、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海）（旧就業範囲） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板のペイント剥離 B 左舷中央部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、積荷役の目的で、京浜港横浜第5区へ向けて福島県いわき市小名浜港を出航した。 船長Aは、船橋中央の操舵スタンド前に立ち、3M及び6Mレンジに設定したレーダー各1台及びGPSプロッターを作動させ、単独で船橋当直につき、自動操舵で操船していた。 船長Aは、浦賀水道航路南方において、右舷方に同航する貨物船3隻、左舷船首方に浦賀水道航路南口を通過して南進する多数の反航船を認め、これらに注意を向けながら浦賀水道航路南口に向けA船を北北東進させた。 船長Aは、時折、レーダー画面を見て船首方に航行の支障となる船舶がないことを確認し、目視によって前方の見張りを行いながら操船を続けた。 船長Aは、09時00分頃、浦賀水道航路南口の約1.4M南方で海上保安庁から電話を受けてB船と衝突したことを知らされ、船舶所有者に本事故の発生を連絡した。（図1参照）

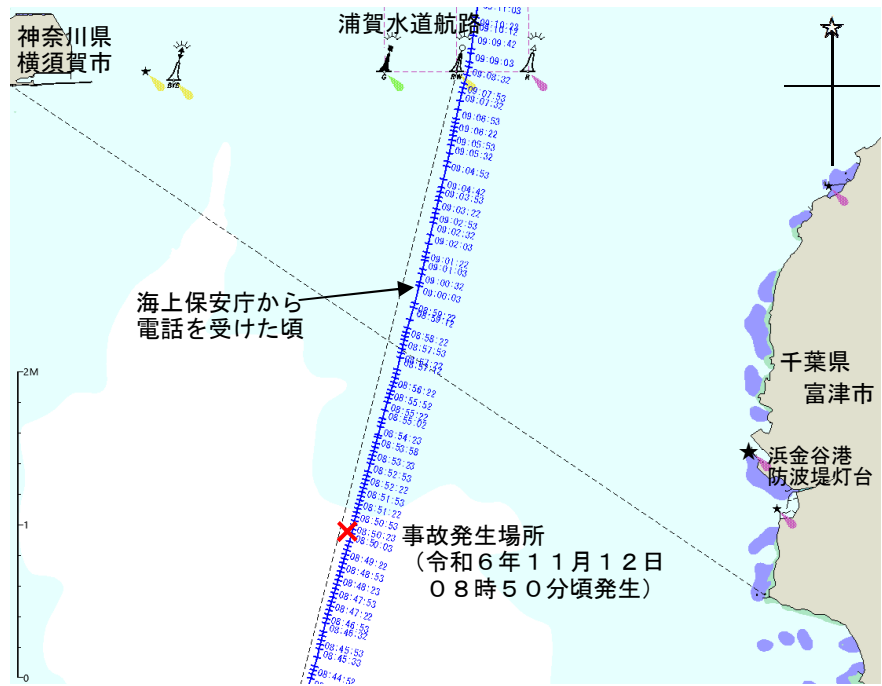


図1 A船の航行経路図

船長Aは、操船中、衝撃や衝突音を感じなかった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、京浜港横浜第5区の係留場所を釣りの目的で出発して浜金谷港西南西方沖に至り、船首を北方に向けて機関操縦レバーを中立の位置とし、船尾部にスパンカーを掲げ漂泊して、船長Bが釣りを行っていた。

船長Bは、B船後部の両舷から釣りざおを各1本舷外に出し、同部にある機関室の蓋の上に体を船首方に向けて腰を掛けていた。

船長Bは、対象魚を変えることとし、両舷に出していた釣りざおを別のさおに交換していたところ、右舷側に出していた釣りざおの針同士が絡まっていたので、腰掛けた状態のまま上体を右方にねじり、顔を下に向けて絡みを解いていたときに衝撃を受け、B船の船首方至近に北進するA船を視認した。

船長Bは、本事故の発生を118番通報し、B船を自力航行させて神奈川県横須賀市横須賀港に着けた。

船長Bは、船尾方から接近するA船に衝突するまで気付かなかった。

船長Bは、釣りざおを交換する際に周囲を見渡し、接近する船舶を認めなかったが、船尾にスパンカーを掲げていたので、船長Bが腰掛けていた場所からではスパンカーの陰になって左舷船尾方の一部が見えなかった。

分析

(1) A船について

- ① 船長Aは、浦賀水道航路に向けて北北東進中、同航路南口を通過して南進する多数の反航船との衝突防止に気をとられ、見

	<p>張りを適切に行っていなかったことから、反航船よりも船体がかなり小さいB船を見逃していたものと考えられる。</p> <p>これにより、A船はB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>② 船長Aは、B船との衝突時、衝撃や音を感じなかったことから、衝突したことに気付かないまま操船を続けたものと考えられる。</p> <p>(2) B船について</p> <p>① B船は、漂泊中、船尾部にスパンカーを掲げていたことから、船長Bが腰掛けていた場所からではスパンカーの陰になって船尾方の一部が見えない状況であったものと考えられる。</p> <p>② 船長Bは、釣りに意識を集中し、周囲の状況を確認していなかったことから、船尾方から接近するA船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>これらにより、B船は、避航動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が北北東進中、B船が船首を北方に向けて漂泊中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったため、船首方で漂泊するB船を見逃し、また、船長Bが、スパンカーの陰になって船尾方の一部が見えない状況下、釣りに意識を集中し、周囲の状況を確認していなかったため、接近するA船に気付かず、避航動作が遅れ、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、船舶が輻輳する海域を航行中であっても、特定のことに注意を向けることなく、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、構造物等が死角となって常時周囲の見張りができない場合には、時々、体の位置を移動させて周囲の状況を確認すること。