

船舶事故調査報告書

令和2年8月26日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成31年3月23日 20時00分ごろ
発生場所	千葉県木更津港 木更津港防波堤西灯台から真方位090° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯35° 22.6′ 東経139° 53.4′）
事故の概要	遊漁船第五雄士丸は、北進中、防波堤に衝突した。 第五雄士丸は、釣り客1人が負傷し、船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和元年5月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	遊漁船 第五雄士丸、2.6トン 232-41751千葉、個人所有 8.99m（Lr）×2.34m×0.65m、FRP ディーゼル機関、165.5kW、昭和60年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 84歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和63年9月26日 免許証交付日 平成30年5月17日 （令和5年11月27日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（釣り客A）
損傷	船首部外板に亀裂、船首部木製係留柱に折損、防舷材、錨及び錨用台座に破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船体中央部に操舵室を配置し、船体前部の各舷に長椅子1脚ずつを設置した遊漁船で、船長が1人で乗り組み、釣り客3人（以下「釣り客A」、「釣り客B」、「釣り客C」という。）を乗せ、遊漁を行う目的で、平成31年3月23日17時00分ごろ木更津港に所在する富士見大橋南方約400m付近の護岸（以下「本件護岸」という。）を出発した。 本船は、船長が操舵室の操縦席に腰を掛けて操縦に当たり、釣り客

	<p>A及び釣り客Bが船体前部左舷側で左舷方を向いて長椅子に腰を掛け、釣り客Cが船体前部右舷側で右舷方を向いて長椅子に腰を掛け、木更津港港内で移動と遊漁を繰り返した。</p> <p>本船は、製鐵所東岸壁付近の釣り場に至って遊漁を行った後、木更津港防波堤（以下「本件防波堤」という。）南側の釣り場（以下「本件釣り場」という。）に移動する目的で、19時57分ごろ同東岸壁付近の釣り場を出発し、船首を本件防波堤に向け、約8ノットの対地速力で手動操舵により北進を始めた。</p> <p>本船は、木更津港内第3号灯浮標を右舷側に見て通過した後、船長が、右転して船首を本件釣り場に向ける目的で右舷方の様子を確認していた時、釣り客Bが船長に向かって大声をあげたので船首方に視線を移したところ、至近に本件防波堤を認め、急いで機関を全速力後進としたものの、20時00分ごろ船首部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、衝突の衝撃により、釣り客Cが長椅子からずり落ちて左腕を床に打ち付け、釣り客Aが、長椅子から転げ落ちそうになり、とっさに右手を長椅子について体を支えた。</p> <p>船長は、釣り客3人の負傷状況を確認し、釣り客Bが負傷しておらず、釣り客Aが首及び右手首に痛みを、釣り客Cが左腕に痛みをそれぞれ訴えているものの、釣り客A及び釣り客Cの言動から治療を要する負傷ではないと判断した。</p> <p>本船は、船長が損傷状況を確認したところ、浸水が認められなかったため、自力で航行して本件護岸に帰った。</p> <p>釣り客Aは、24日、木更津市内の病院に行き診察を受け、頸椎捻挫、腰部打撲傷、右手関節打撲傷と診断された後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 修理後の本船及び本事故発生時の釣り客の状況、写真2 船首部損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約40年前から遊漁船に船長として乗り組み、1か月に15回程度木更津港港内で釣り客に遊漁を行わせていたので、本事故発生場所付近を熟知しており、本船の位置を経験と感覚で主観的に判断することに自信を持っていた。</p> <p>本船は、レーダーを装備しておらず、GPSプロッターを装備していた。</p> <p>船長は、ふだんから、夜間、木更津港港内の防波堤付近を航行する際、周囲が暗くて防波堤が至近となるまで同防波堤を目視できないことを承知していたものの、本船の位置を経験と感覚で主観的に判断することに自信があったので、GPSプロッターで本船の位置を確認しなくても航行できると思い、GPSプロッターを使用していなかった。</p> <p>本船は、本事故発生当時、船長が、本件釣り場に向けて右転する時</p>

	<p>機を経験と感覚で主観的に判断すれば無難に航行できると思い、直進を続けていた。</p> <p>船長、釣り客A、釣り客B及び釣り客Cは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、木更津港港内において、本件防波堤に向かって北進中、船長が、本件釣り場に向けて右転する時機を経験と感覚で主観的に判断すれば無難に航行できると思い、GPSプロッターを使用しないまま直進を続けたことから、本件防波堤至近に達したことに気付くのが遅れ、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の位置を経験と感覚で主観的に判断することに自信があったことから、GPSプロッターを使用した客観的な判断ではなく、主観的な判断のみを信じ、本件防波堤に向けて直進したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が木更津港港内において本件防波堤に向かって北進中、船長が、本件釣り場に向けて右転する時機を経験と感覚で主観的に判断すれば無難に航行できると思い、GPSプロッターを使用しないまま直進を続けたため、本件防波堤至近に達したことに気付くのが遅れ、本件防波堤に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及び被害の軽減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"> ・ 船舶操縦者は、慣れた海域であっても夜間航行する場合には、自船の位置を経験と感覚で主観的に判断するだけでなく、GPSプロッター等の航海計器を適宜使用して客観的に判断すること。 ・ 船長は、事故発生時、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

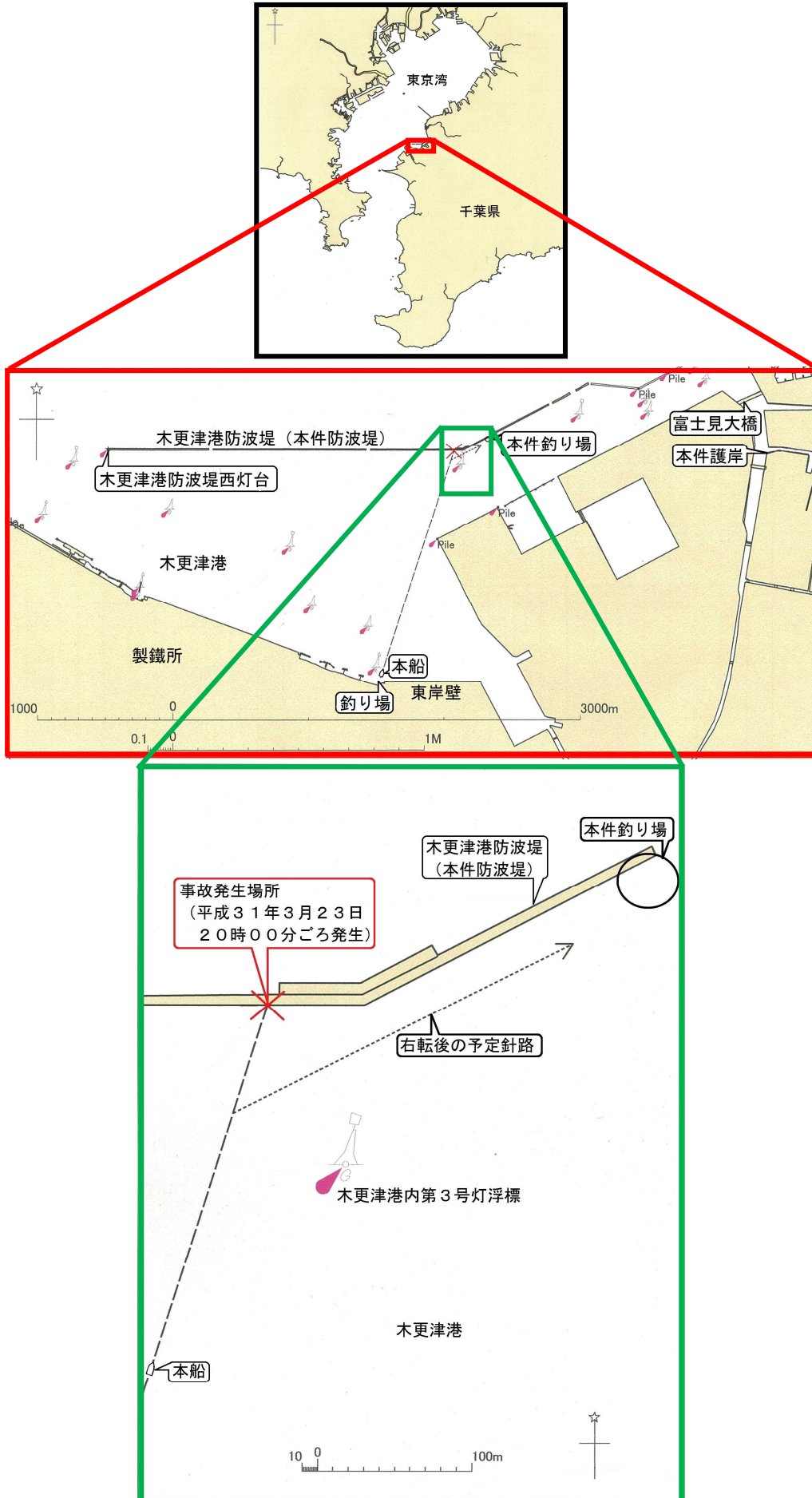


写真1 修理後の本船及び本事故発生時の釣り客の状況



写真2 船首部損傷状況

