


船舶事故調査報告書

令和4年7月20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	乗揚
発生日時	令和3年7月11日 11時00分ごろ
発生場所	千葉県市原市千種海岸付近 千葉港 OIREC シーバース灯から真方位161° 850m付近 （概位 北緯35° 30.6′ 東経140° 02.4′）
事故の概要	遊漁船第二十吉久丸 ^{よしきゆう} は、釣り客24人を乗せて漂流しながら釣り中、消波ブロックの鉄製の基礎枠に乗り揚げた。 第二十吉久丸は、左舷船底外板に破口を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月20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 第二十吉久丸、18トン 210-37074 神奈川、有限会社船宿吉久 11.97m (Lr) × 4.48m × 1.53m、FRP ディーゼル機関、551.60kW、平成4年10月 （写真1 参照）
	
	写真1 本船の外観
乗組員等に関する情報	船長 25歳 一級小型船舶操縦士・特定

	免許年月日 令和3年3月9日 免許証交付日 令和3年3月29日 (令和8年3月28日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	左舷船底外板に破口 (写真2参照) 
	写真2 本事故発生直後の船底の状況
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：潮高 約0.2m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客24人を乗せ、船首が約0.7m、船尾が約1.5mの喫水で、たこ釣りの目的で、令和3年7月11日07時00分ごろ千葉県浦安市の旧江戸川にある定係地を出発し、千種海岸付近の釣り場に向かった。</p> <p>本船は、08時00分ごろ釣り場に到着して機関を中立とし、潮流に任せて漂流しながら、釣り客がそれぞれ12人ずつ両舷に分かれて釣りを始め、1時間程度釣りを行ったら釣り場を移動することを繰り返したのち、10時57分ごろ、千種海岸所在の企業の専用棧橋（以下、「専用棧橋」という。）先端付近に移動した。</p> <p>船長は、操舵室の椅子に腰を掛け、釣り客の様子を見渡しながら漂流の状況を確認していたところ、本船が専用棧橋の周辺に設置された消波ブロック至近に向かって漂流しているものの、海面上及び海面下の目視で見える消波ブロックを避けられる方向に漂流していると思った。</p> <p>船長は、消波ブロックの下部に鉄製の基礎枠（以下、「本件基礎枠」という。）があることを知らず、目視で見える消波ブロックを避けていれば、このまま漂流しても危険はないと思い、漂流を続けていたところ、11時00分ごろ、本船が本件基礎枠に乗り揚げた。</p> <p>本船は、自力では離脱できず、船長が所属の船宿に携帯電話で連絡</p>

	<p>するとともに無線で付近にいた僚船に救援を要請し、来援した僚船によって引き出されたものの、船底の破口から浸水して船首から沈み始めたので、釣り客を僚船に移乗させて定係地まで搬送した。</p> <p>船長は、事業者の定めた遊漁船業の実施に関する規程（業務規程）により、海難等が発生したときに海上保安庁に連絡しなければならないことを知っていたものの、本事故の対応に追われて連絡をしておらず、12時28分ごろ本事故発生場所付近にある製油所の職員が本船の浸水を認めて海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、来援した僚船2隻に両舷を係船索で支えられ、僚船がポンプで本船の排水を行い、到着した巡視艇の補助を受けながら、千葉港第1区の岸壁まで伴走され、17時00分ごろ着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>船長は、平成28年ごろ本船に甲板員として乗り組み始め、免許を取得してから本船の船長として乗り組むようになり、甲板員のときを含め、本事故発生場所付近での釣りの経験が30回以上あった。</p> <p>船長及び僚船の船長は、本件基礎枠があることを知らず、目視で見える消波ブロックを避けていれば、乗揚等の危険はないと思っていた。</p> <p>本件基礎枠は、本事故時、海面下約1mにあり、船長が本事故直後に海中をのぞき込んだものの、海水が濁っており、本件基礎枠を目視することができなかった。</p>
分析 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	あり なし なし <p>本船は、専用棧橋の先端付近において、釣り客に釣りを行わせながら漂流中、船長が、本件基礎枠があることを知らず、目視できる消波ブロックを避けていれば、このまま漂流しても乗揚等の危険はないと思い、漂流を続けたことから、本船が本件基礎枠に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故時、海水が濁っており、本件基礎枠を目視することができなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が専用棧橋の先端付近で漂流中、船長が、本件基礎枠があることを知らず、目視できる消波ブロックを避けていれば、このまま漂流しても乗揚等の危険はないと思い、漂流を続けたため、本件基礎枠に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・遊漁船の船長は、立入り制限のない海上構造物付近で釣り客に釣りを行わせる場合、構造物の下部も含めてその詳細が不明なとき

	<p>には、当該海上構造物に接近しないこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 遊漁船の船長は、海難その他の異常な事態が発生したときには、業務規程の定めに従い、速やかに海上保安庁等の救助機関に連絡すること。・ 遊漁船業を営む事業者は、遊漁船の船長及び業務主任者に対し、業務規程の遵守を徹底させること。
--	--

