

船舶事故調査報告書

令和4年8月31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
発生日時	令和4年1月10日 09時10分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市勝浦東部漁港南東方沖 勝浦灯台から真方位101° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯35°08.1′ 東経140°20.6′）
事故の概要	漁船大洋丸は、北西進中、また、プレジャーボート守将丸は、錨泊中、両船が衝突した。 守将丸は、船長が負傷し、右舷船尾部外板に破口等を生じ、また、大洋丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年1月25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	A 漁船 大洋丸、4.9トン CB3-74486（漁船登録番号）、個人所有 11.70m（Lr）×2.97m×1.20m、FRP ディーゼル機関、323.62kW、平成13年10月14日 第291-41122号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 守将丸、5トン未満（長さ6.27m） 232-30768千葉、個人所有 6.27m（Lr）×1.95m×0.88m、FRP ガソリン機関（船外機）、62.50kW、平成10年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 69歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和49年10月11日 免許証交付日 令和元年6月6日 （令和6年11月5日まで有効） B 船長B 59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 平成14年2月18日 免許証交付日 令和3年12月20日 （令和9年2月17日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部に破口、操舵スタンド上部カバーに破損、船外機に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：うねり 波向東、波高 約1.5m、気温 約8℃
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、金目鯛縦縄釣り漁の目的で、令和4年1月10日03時30分ごろ勝浦東部漁港川津区を出港し、同漁港南南東方沖の漁場で漁を行っていた。</p> <p>船長Aは、風が強く波も高いので帰航することとし、目視で周囲を確認したのち、07時40分ごろ針路310°約10ノットの対地速度として、手動操舵で帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の操縦スタンドの前に立った姿勢で、レーダーを作動させず、GPSプロッターを作動させて、見張りを行いつつ航行していたところ、A船の船首方に死角ができる状態であったが、風が強く、波も高かったため、出航している小さな船はいないと思い、船首方の死角を補う措置を採ることなく、北西進を続けた。</p> <p>A船は、09時10分ごろ、勝浦東部漁港口まで1M付近で、船首部と錨泊中のB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、船体に衝撃を感じ、船尾方を見た際、B船を認め、A船の船首と錨泊中のB船の右舷後部とが衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、友人2人（以下「同乗者」という。）を乗せ、釣りの目的で、06時50分ごろ勝浦市所在のマリーナを出港し、勝浦東部漁港南東方沖で船外機を停止し、船首を北方に向け、錨を入れて錨泊しながら釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、B船の中央部にある操舵スタンドの船尾側左舷で、同乗者2人は同スタンドの船首側左右舷で、それぞれ釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、同乗者の1人から右舷船尾方約500mからA船が近づいてくる旨の報告を受け、自身もA船を認めたが、A船が避けてくれると思い、そのまま釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、同乗者の1人からA船が右舷船尾方約100mに近づいてくる旨の報告を受け、右舷船尾方にA船を認め、B船を避航する様子がなく接近するので、A船に手を振って大声で呼び掛けるとともに、同乗者に抜錨を指示し、右舵を取って船外機を始動しようとしたが間に合わず、操舵スタンドの左舷側に身がかがめたところ、B船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を後進させてB船に向かい、B船の乗船者3人に負傷の有無を確認した後、B船に船外機の破損、操舵スタンド上部の破損及び右舷外板に破口が生じて浸水しているのを認め、B船が沈没するおそれがあったので、A船の船尾からロープを投げてB船の乗船者</p>

	<p>に掴^{つか}んでもらい、B船の船首を手繰り寄せてB船の乗船者3人をA船に移乗させた。</p> <p>船長Bは、衝突の際、B船の左舷側に転倒し、起き上がった後、同乗者のけがの有無、船体の損傷状況を確認していたところ、間もなく後進して救助にきた船長Aから、けがの有無を聞かれたので大丈夫と答え、A船に移乗した。</p> <p>A船は、船長AがB船の船首からロープをとってえい航しようとしたところ、B船が転覆したが、浮いたままでいるので、えい航可能と判断して、B船のえい航を開始した。</p> <p>船長Aは、えい航を開始した際、所属する漁業協同組合に連絡し、漁業協同組合の担当者が海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、B船のマリーナまでB船をえい航したのち、定係地に帰航した。</p> <p>B船は、A船にえい航されてマリーナに着岸したのち、上架された。</p> <p>船長Bは、後日、東京都江戸川区の病院で受診し、左肘打撲、捻挫と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船操舵室からの見通し状況、写真3 A船上部操舵室からの見通し状況、写真4 B船右舷船尾部、写真5 B船操舵スタンド損傷部 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、今回の漁場は何度も来ており、慣れた海域であったが、本事故当時、風が強く、波高も高くなっていたので、出漁を控える僚船が多く、漁協に所属する20隻中、出漁したのは4隻であった。</p> <p>A船は、操舵室の上部操縦席からは船首方に操船の支障となる死角が生じていなかったが、操舵室の右舷側の操縦席に着席した状態（立っていても目の高さは同じ）では、正船首から右に約10°、左に約15°の範囲で死角を生じていた。</p> <p>船長Aは、A船の船首が波により上下に動揺した際、船首方の視界が妨げられることがあるのを認識していた。</p> <p>船長Aは、A船にレーダーを搭載しているものの、小型のプレジャーボート等の小さい船は映りにくく、ふだんから目視で見張りを行うことが多く、本事故当日には使用していなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん勝浦東部漁港の2M手前から上部操縦席に移り、出入港する小型船に注意を向けていたが、本事故当日、気温が低く、風が強かったので、上部操縦席が非常に寒いと思い、同漁港手前1Mになっても上部操縦席に移動せず、船首方のB船に気付かなかったと本事故後思った。</p> <p>船長Bは、今まで20回以上、本事故発生海域で釣りを行っており、本事故当日、同海域が漁船の往来が少ないと思っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当日、釣りの合間に時々周囲を見回して他船を確</p>

	<p>認し、B船に船首を向けて航行するA船を認めていたものの、A船がB船を避けてくれると思ひ、釣りを継続していたので、避航する機会を失したと本事故後思った。</p> <p>B船の乗船者は、全員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>A あり、B あり A あり、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、勝浦東部漁港南東方沖において、北西進中、船長Aが、うねり及び波高約1.5mの状況下において、船首方に死角ができる状態で航行を続けたことから、船首部が上下に動揺して船首方の視界を妨げ、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん勝浦東部漁港の2M手前から上部操縦席に移り、出入港する小型船に注意を向けていたが、本事故当日、気温が低く、風が強かったことから、同漁港の手前1Mとなっても上部操縦席に移動せず、前路のB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、勝浦東部漁港南東方沖において、船外機を停止して錨泊し、釣りを行っていたところ、船長Bが、釣りの合間に時々周囲を見回して他船を確認し、右舷船尾方から接近するA船を認めていたものの、A船がB船を避けてくれると思ひ、釣りを継続したことから、避航する機会を失し、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、勝浦東部漁港南東方沖において、A船が北西進中、B船が船外機を停止して錨泊中、船長Aが、うねり及び波高約1.5mの状況下において、船首方に死角ができる状態で航行を続けたため、船首部が上下に動揺して船首方の視界を妨げ、前路で錨泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、A船がB船を避けてくれると思ひ、釣りを継続していたため、避航する機会を失し、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、波高が高い状況下で航行中、船首が波により上下に動揺して船首方の視界が妨げられる場合、前路に航行の支障となる船舶がいなと思ひ込まず、減速や船首を左右に振る等して視界を確保すること。 ・船長は、常時船首方の視界を確保するため、踏み台を使用したり上部操縦席に移動したりして、視線を高くした姿勢をとる等の措置を採ること。また、船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること。

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、錨泊中であっても常時適切な見張りを行い、接近する船舶を認めるときには、余裕のある時期に注意喚起を行い、抜錨して主機を始動し、移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

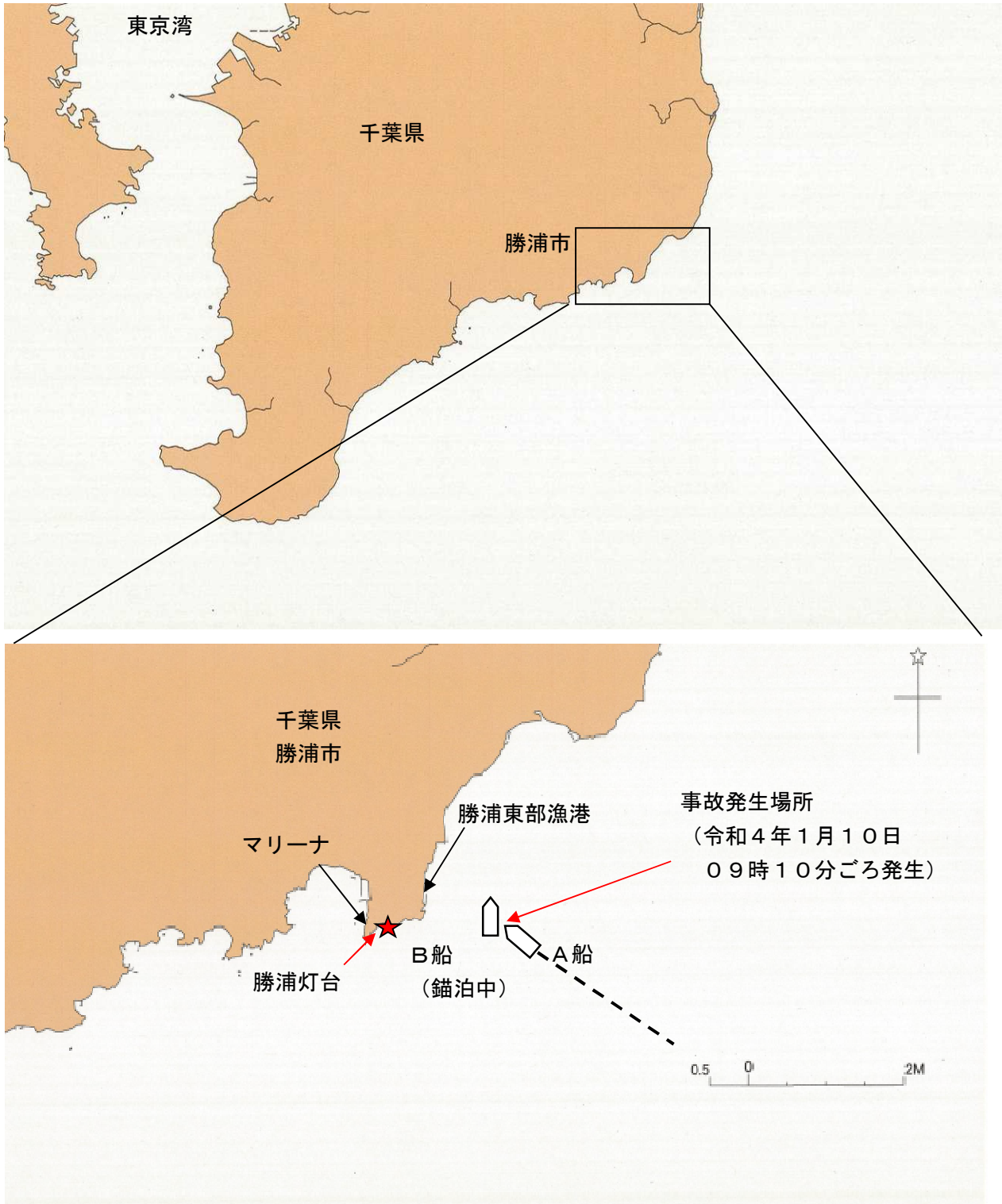


写真1 A船



写真2 A船操舵室からの見通し状況



写真3 A 船上部操舵室からの見通し状況



写真4 B 船右舷船尾部

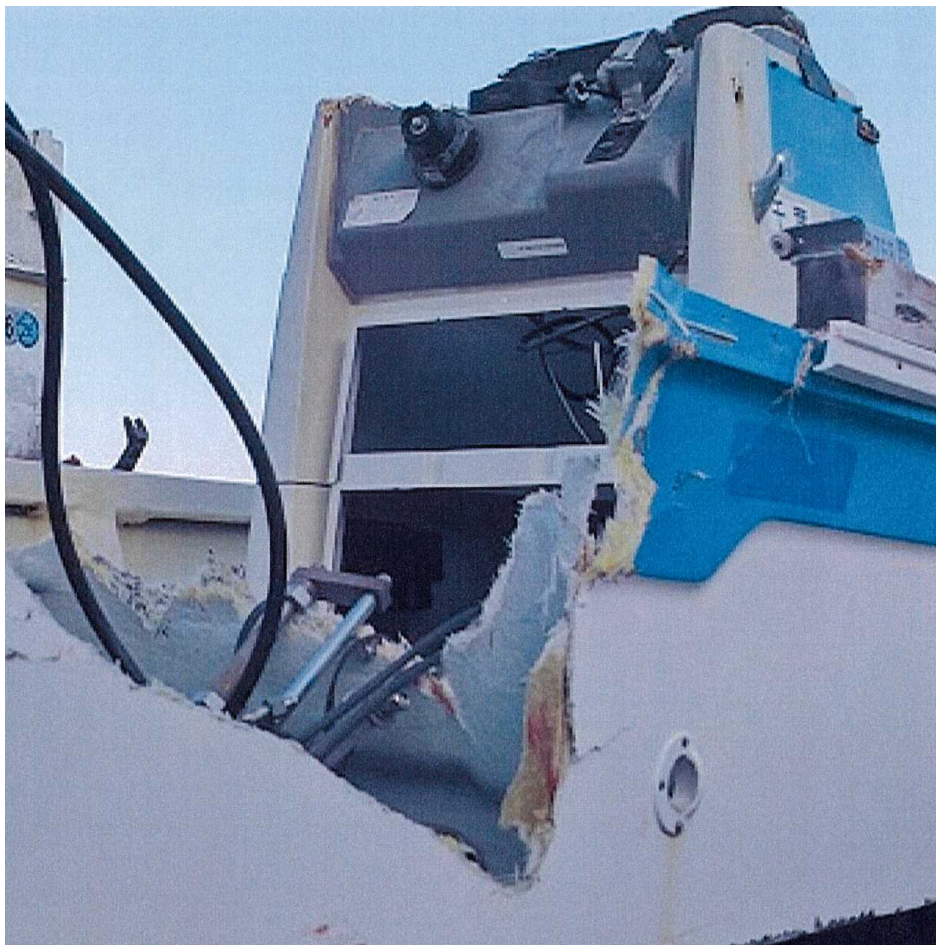


写真5 B船操舵スタンド損傷部

