

## 船舶事故調査報告書

令和5年9月1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4年12月17日 19時15分ごろ
発生場所	千葉県市原市養老川河口 千葉港五井防波堤灯台から真方位174° 1,000m付近 （概位 北緯35° 32.7′ 東経140° 04.0′）
事故の概要	旅客船兼作業船MY IIは、旋回中、浅所に乗り揚げた。 MY IIは、右舷プロペラ翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年12月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	旅客船兼作業船 MY II、18トン 240-59894千葉、株式会社ケーエムシーコーポレーション（A社） 14.82m×4.80m×2.08m、軽合金 ディーゼル機関2基、530kW（合計）、平成18年9月
乗組員等に関する情報	船長 58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 平成3年7月15日 免許証交付日 令和3年12月14日 （令和8年10月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷プロペラ翼及び右舷プロペラ軸に曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風速 約11m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、旅客17人を乗せ、千葉港の夜景観覧の目的で、千葉県市原市所在の養老川河口（以下「本件河口」という。）付近に向け、令和4年12月17日18時57分ごろ千葉県千葉市千葉みなと2号浮棧橋を出航した。 船長は、南南西進したのち、約70分間の観覧コースの運航スケジュールを考えて、出航の約20分後に反転して五井防波堤より北方の夜景観覧を行うこととした。

	<p>本船は、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南西進し、五井防波堤の西方を通過した。</p> <p>船長は、右舷方から風を受けており、また、本件河口付近の夜景を陸岸に接近して旅客に観覧させようと思い、A社が安全管理規程の運航基準に基づき運航基準図に記載した本件河口付近の基準経路（以下「本件基準経路」という。）の東方で左に大きく旋回することとした。</p> <p>船長は、フライングブリッジの左舷側で、目視により、また、時々GPSプロッターで船位を確認しながら操船を行い、旅客が同ブリッジ及び同ブリッジ下の客室で夜景観覧等を行っていた。</p> <p>本船は、本件河口の北西方の海域で左旋回を開始し、船長が事前に本件河口及び付近の水深を調査していなかったものの陸岸から離れているように見えたので十分な水深があり乗り揚げることはないと思い、約8knの速力で左に大きく旋回していたところ、19時15分ごろ、本件河口中央部の浅所に船首が北方を向いた状態で乗り揚げた。</p> <p>船長は、大きな衝撃を感じておらず、また、転倒等する旅客もいなかった。</p> <p>船長は、運航管理者に連絡したのち、118番通報した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇等により引き出され、自力で航行して22時05分ごろ千葉みなと2号浮棧橋に着棧した。</p> <p>（付図1 航行経路図、写真1 本船、写真2 損傷状況（プロペラ翼及びプロペラ軸曲損） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 本船の喫水等に関する情報</p> <p>船長は、出航時に喫水を計測しておらず本事故時の喫水は不明であるが、本船の計画満載型喫水は0.8mで、船長が、本事故後、船体中央部付近で計測した水深は約0.8mであった。</p> <p>海図（W1086）によれば、本件河口の水深は、南東に向けて浅くなっていた。</p> <p>(2) 安全管理規程に関する情報</p> <p>A社が運航基準図に記載した本件基準経路は、「JFE西工場北西沖」から「養老川臨海公園西沖」まで南南西進して反転したのち、「JFE西工場南西沖」に向けて北東進するものであった。</p> <p>(3) 観覧コースの計画等に関する情報</p> <p>A社は、乗船者等からの要望を受けて観覧コースを計画して船長に指示したのち、船長が気象海象等を考慮して最終的に観覧コースを決めていた。</p> <p>A社は、本事故時、千葉みなと2号浮棧橋を出航し、市原航路第6号灯浮標（五井防波堤の北側）付近まで航行したのち反転するよう指示していた。</p> <p>船長は、約70分間の観覧コースの運航スケジュールを考えて</p>

	<p>出航の約20分後に反転することとしていたが、反転する地点を決めていなかった。</p> <p>船長は、A社が指示した観覧コースとは違う観覧コースとしたこと、本件基準経路の東方で左に大きく旋回することを運航管理者に報告及び協議していなかった。</p> <p>A社は、船長に対して、知らない海域を航行しないよう常に指導していたが、A社が指示した観覧コース及び基準経路から大きく外れて航行しないように指導していなかった。</p> <p>船長は、本事故時のように基準経路等から大きく外れて航行したことはなかった。</p> <p>(4) 本件河口及び付近に関する認識、事前調査等に関する情報</p> <p>船長は、本件河口付近は水深が浅くなっていると思っていたものの、10年以上のA社の船舶、作業船での東京湾内の航行の経験と慣れから乗揚げに対する危険意識が低下しており、漠然と陸岸から離れて航行すれば十分な水深があり乗り揚げることはないと思っていた。</p> <p>船長は、ふだん、五井防波堤の北方で夜景観覧の目的でA社所有の船舶を運航していたものの、本件河口及び付近を同目的で運航したことはなく、事前に同海域等の水深等を調査していなかった。</p> <p>運航管理者は、船長が航行したことの無い海域の水深等を事前に調査しているものと思っていたので、船長に対して同調査を行うよう指導していなかった。</p> <p>(5) 船長の乗船経験等</p> <p>船長は、平成25年にA社に入社し、約3年間の操船訓練等を行ったのち、A社所有の船舶に船長として乗船していた。</p> <p>船長は、A社所有の船舶に1か月に20日程度、本船に2か月に1回程度乗船していた。</p> <p>(6) その他</p> <p>本船のGPSプロッターには、水深が表示されていなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、本件河口の水深が南東の川上に向けて浅くなっていたところ、本件基準経路を外れて本件河口で旋回中、船長が、本件河口の水深を調査していなかったものの陸岸から離れているように見えたので十分な水深があり乗り揚げることはないと思い、旋回を続けたことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、10年以上のA社所有の船舶、作業船で東京湾内を航行し</p>

	<p>た経験と慣れから乗揚げに対する危険意識が低下していたことから、本件河口及び付近の水深等を事前に調査しておらず、漠然と陸岸から離れて航行すれば十分な水深があり乗り揚げることはないと思っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、約70分間の観覧コースの運航スケジュールを考えて出航してから約20分後に反転することとしたことから、A社が指示した市原航路第6号灯浮標の南西方の本件河口付近まで航行したものと考えられる。</p> <p>船長は、北北西の風を右舷方から受けていたこと、また、本件河口付近の夜景を陸岸に接近して旅客に観覧させようとしたことから、本件基準経路を大きく外れた本件河口及び付近で左に大きく旋回したものと考えられる。</p> <p>A社は、船長が最終的に気象海象等を考慮して観覧コースを決めることとしていたこと、また、船長から同コースに関する連絡を受けていなかったことから、船長が、A社が指示した観覧コース及び本件基準経路を大きく外れて航行していたことを把握していなかったものと考えられる。</p> <p>A社は、船長に対して、A社が指示した観覧コース及び基準経路を大きく外れて航行しないよう指導していなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件河口の水深が南東の川上に向けて浅くなっていたところ、本件基準経路を外れて本件河口で旋回中、船長が、本件河口の水深を調査していなかったものの陸岸から離れているように見えたので十分な水深があり乗り揚げることはないと思い、旋回を続けたため、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本事故後、A社所属の船長に本事故の発生及び次の再発防止対策を周知し、同対策を実施するよう指導した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船長は、初めての海域を航行する場合、事前に同海域の水深等を調査すること。</li> <li>・ 船長は、急なコース変更を行わないこと。</li> </ul> <p>また、A社は、本件基準経路を、五井防波堤以北を航行する経路に変更した。</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"> <li>・ 旅客船の船長は、基準経路を大きく外れて航行しないこと。また、気象海象の影響等で同経路から大きく外れて航行する可能性がある場合、事前に航行する可能性がある海域の水深等を調査すること。</li> <li>・ 旅客航路事業者は、船長に対して、以下を実施するよう指導すること。</li> </ul> <p>① 船長は、気象海象等の影響で基準航行を継続することが困難</p>

	<p>な場合等を除き、基準経路を大きく外れて航行しないこと。</p> <p>② 基準経路を大きく外れて航行する場合、運航管理者等に連絡して協議すること。</p> <p>③ 水深等を調査していない海域を航行しないこと。</p> <p>・ 船長は、陸岸に近い海域等を航行する場合、事前に水深等を調査し、航行中はGPSプロッター等で自船の位置を正確に把握して、浅所等から十分離れて航行すること。</p>
--	--

付図1 航行経路図

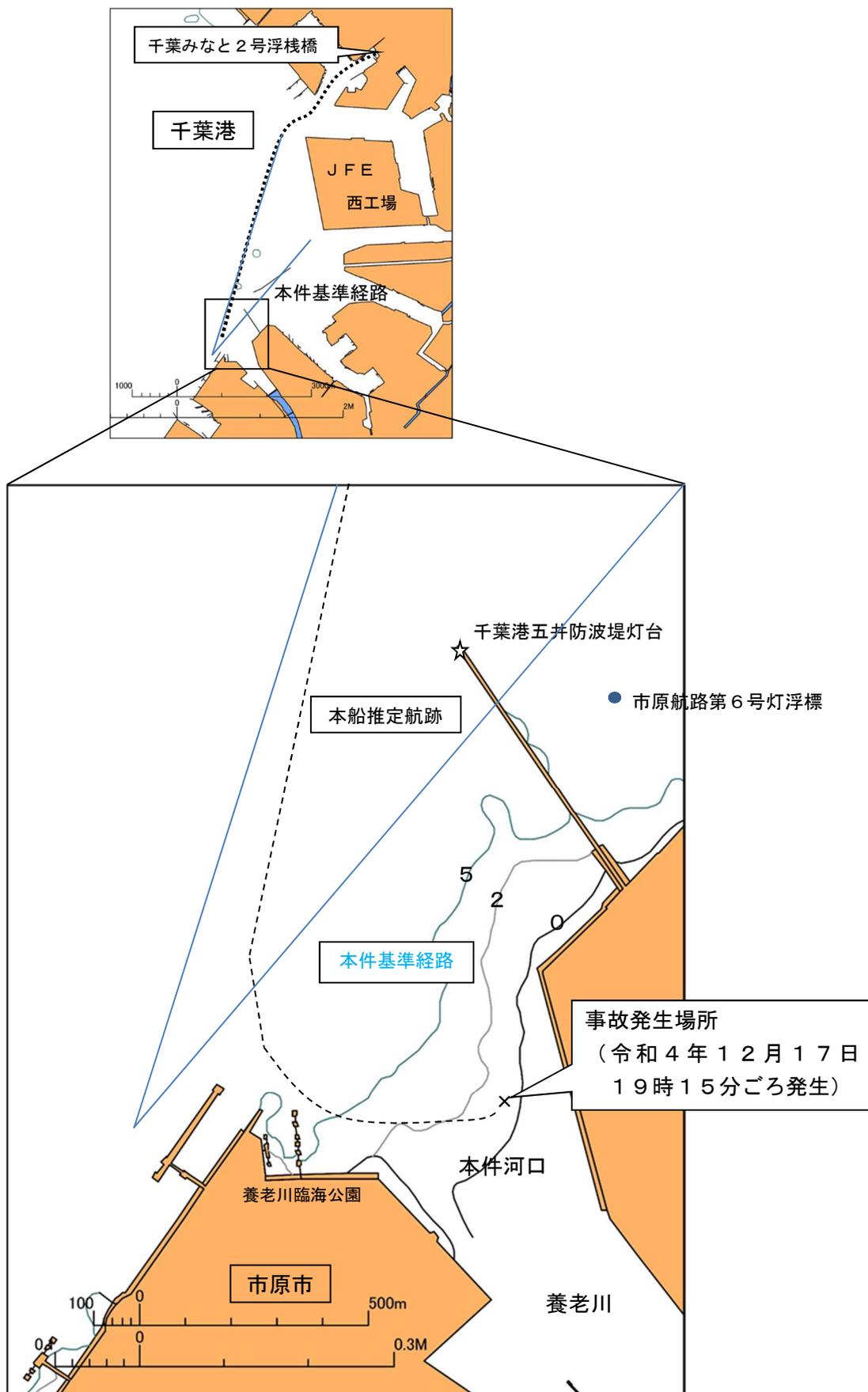


写真1 本船



写真2 損傷状況（プロペラ翼及びプロペラ軸曲損）

