

船舶事故調査報告書

令和5年11月1日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年12月7日 21時51分ごろ
発生場所	銚子港（利根川河口） 銚子港一ノ島灯台から真方位224°660m付近 （概位 北緯35°44.6′ 東経140°51.0′）
事故の概要	漁船第三十一林丸は、北東進中、浅所に乗り揚げた。 第三十一林丸は、乗揚後、僚船に繋いでいた網等（つな）に引っ張られて左舷側に傾斜して浸水し、沈没した。
事故調査の経過	令和5年2月1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	漁船 第三十一林丸、19トン CB2-60186（漁船登録番号）、有限会社林丸（A社） 18.00m×5.37m×1.88m、FRP ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成2年2月3日 （写真1 参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 44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13年11月2日 免許証交付日 令和3年3月9日 （令和8年11月1日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底部に擦過傷等（沈没した後、全損）

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約 13 cm（銚子漁港）</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、まき網船団の網船であり、船長ほか 10 人（日本国籍 5 人、インドネシア共和国籍 5 人）が乗り組み、令和 4 年 12 月 7 日 21 時 41 分ごろ、まき網漁の目的で、銚子港北東方沖の漁場に向け、左舷側に網等で繫いだ網船（以下「僚船」という。）及び他社のまき網船団の漁船（以下「他社のまき網漁船」という。）約 40 隻と共に千葉県銚子市所在の第 2 漁船だまりを出港した。（写真 2 参照）</p> <div data-bbox="727 647 1249 1066" data-label="Image"> </div> <p>写真 2 本船及び僚船の出港状況（イメージ）</p> <p>船長は、手動操舵とし、等深線を GPS プロッターに、また、水深を魚群探知機にそれぞれ表示させ、レーダーを作動させた状態とし、僚船の船長に同じ速力として航行するよう漁業無線を使用して指示し、銚子港第 2 漁船だまり河堤灯台を通過した。</p> <p>船長は、利根川河口付近を北東進中、本船の前方に約 30 隻の他社のまき網漁船が航行している中、船尾灯を前方に認め、レーダー画面で前方直近の 2 隻の他社のまき網漁船のエコートレイルを見て、同船尾灯を前方直近の 2 隻の他社のまき網漁船の船尾灯と思い、2 隻の他社のまき網漁船の後方を航行すれば、水深約 5 m の浅水域を航行できると考え、GPS プロッター及び魚群探知機の画面から視線を外して目視で同船尾灯を見ながら続航した。</p> <p>船長は、利根川河口付近を約 8 ノットの対地速力で北東進していたところ、21 時 51 分ごろ本船が停止したので、浅所に乗り揚げたと思った。</p> <p>本船は、船長が漁業無線を使用して僚船に停止するよう伝えたが、僚船の行きあしが止まらず、繫いだ網等に引っ張られて左舷側に傾斜した。</p> <p>船長は、漁労機器（船尾部に搭載の桁棒）を右舷側に振り出して船体の傾斜を戻そうとしたが、傾斜は戻らなかった。</p>

	<p>本事故の発生を知った地元の漁業協同組合の職員は、本船が所属する漁業協同組合の組合長へ連絡した。</p> <p>A社担当者は、本船が所属する漁業協同組合の組合長から本事故発生の連絡を受け、同組合長が118番通報した。</p> <p>本船の乗組員は、機関室が浸水してきたので、沈没するおそれがあると思い、網等を切り離し、僚船に移乗して銚子港でA社の漁船に乗って本事故発生場所に戻り、積載していた網等が付近の海域に拡散しないような措置を講じたのち、来援した巡視艇等と共に本船の監視を行った。</p> <p>本船は、本事故発生から約2時間経過したのち、乗揚場所の西方約25mの海域で沈没した。</p> <p>本船は、A社が要請したサルベージ会社により引き揚げられ、解撤された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.1m、船尾約2.5mであった。</p> <p>船長は、利根川の河口に向かって右側が浅瀬になっていることを知っていた。</p> <p>船長は、適宜、GPSプロッターの画面を見ていれば、乗り揚げることはなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、前方の船尾灯を、前方直近の2隻の他社のまき網漁船の船尾灯と見間違えたと本事故後に思ったが、その理由は自身でも分からなかった。</p> <p>船長は、約2年前から本船の船長職に就いており、1年間に約100回第2漁船だまりから出港していた。</p> <p>本船は、漁場に到着したのち、網等を僚船に繋ぐと時間が掛かり、また、波が高い場合、網等を僚船に繋ぐ作業が困難であるので、ふだんから網等を僚船に繋いだ状態で出港していた。</p> <p>本船は、ふだん、まき網漁に出漁する場合、夜間に出航して朝方に帰航していた。</p>
<p>分析</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、利根川河口付近を北東進中、船長が、前方に船尾灯を認めた際、レーダー画面のエコトレイルを見て、同船尾灯を前方直近の2隻の他社のまき網漁船の船尾灯と思い、同2隻の他社のまき網漁船の後方を航行すれば、水深約5mの浅水域を航行できると考えて、目視のみで同船尾灯を見ながら航行したことから、利根川河口の浅所に接近していることに気付かず、同河口の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、利根川河口付近を北東進中、船長が、前方に船尾灯を認めた際、レーダー画面のエコートレイルを見て、同船尾灯を前方直近の2隻の他社のまき網漁船の船尾灯と思い、同2隻の他社のまき網漁船の後方を航行すれば、水深約5mの浅水域を航行できると考えて、目視のみで同船尾灯を見ながら航行したため、利根川河口の浅所に接近していることに気付かず、同河口の浅所に乗り揚げ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"> ・ 操船者は、目視のみではなく、GPSプロッターを活用し、自船の位置及び等深線を確認するなどして水深の浅い海域に接近しないこと。 ・ 操船者は、進路上に複数の船舶が航行する場合にはレーダーを活用し、船舶の方位及び距離を計測して航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

