

船舶事故調査報告書

令和5年3月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	令和4年6月6日 07時50分ごろ
発生場所	千葉県千葉港千葉航路（千葉港第11号灯浮標） 千葉港丸紅シーバース灯から真方位114°770m付近 （概位 北緯35°35.6′ 東経140°05.2′）
事故の概要	押船鹿島丸は、土運船東京25を推航して西進中、東京25が灯浮標に衝突した。
事故調査の経過	令和4年7月13日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 鹿島丸、18トン 232-16281東京、有限会社常陸リース B 土運船 東京25、総トン数不詳（全長35.0m） なし、山陽造船企業株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷船首部に塗料剥離 灯浮標 檣部の支柱及び防護柵に曲損、太陽電池パネルに破損、頭標支柱の傾斜等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東北東、風力 3、視程 約4海里 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、作業員1人を乗せ、浚渫土砂約220m ³ を積載したB船の船尾部に船首部を着け、係留索4本で固定して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、千葉航路外北側を同航路に沿って西進していた。 船長は、千葉港千葉区中央ふ頭のコンテナターミナル南側を航行していたところ、同ターミナル西端付近の岸壁にコンテナ船が係留しており、同船を支援する大型のタグボートがA船押船列の前路で漂泊していたので、同ボートを避けようとその約300m手前で左舵を取った。 船長は、タグボートが前進しており、同ボートを避航したことを確認してA船押船列を右転させた後、付近の企業専用バースから出航するタンカーや千葉航路を航行している他船の動静を確認する必要があったので、作動させていたGPSプロッタを確認していなかった。 A船押船列は、千葉航路に沿って西進を続けていたところ、B船の左舷船首部が千葉港第11号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）

	<p>に衝突した。</p> <p>船長は、タグボートを避航する際、同ボートに隠れて本件灯浮標が見えず、また、同ボートを避航した後はB船船首部の死角に入っていて、本件灯浮標への接近に気付かなかった。</p>
分析	<p>A船押船列は、千葉航路外北側を同航路に沿って西進中、船長が、前路で漂泊するタグボートを避航する際、他船の動静を確認しながら目視のみで航行を続けたことから、同ボート及びB船船首部の死角に隠れて見えなかった本件灯浮標への接近に気付かずに航行を続け、B船が本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船押船列が、千葉航路外北側を同航路に沿って西進中、船長が、前路で漂泊するタグボートを避航する際、他船の動静を確認しながら目視のみで航行を続けたため、同ボート及びB船船首部の死角に隠れて見えなかった本件灯浮標への接近に気付かずに航行を続け、本件灯浮標に衝突し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、航路標識等の近くを航行する際、他船等により航路標識等が視認できない場合、目視だけでなくGPSプロッタ等を活用して、航路標識等と自船との位置関係を確認し、十分に距離を隔てて航行すること。