

船舶事故調査報告書

令和6年5月8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	衝突
発生日時	令和5年6月25日 09時00分ごろ
発生場所	千葉県勝浦市勝浦東部漁港南南東方沖 勝浦東部港川津南防波堤灯台から真方位130° 1,600m付近 (概位 北緯35° 08.1' 東経140° 20.5')
事故の概要	漁船 ^{てんしょう丸} 天松丸は、北北西進中、また、プレジャーボート ^{オーケーケー} OKKは、錨泊中、両船が衝突した。 OKKは、船長及び同乗者が負傷し、左舷中央船側外板に割損等を生じ、また、天松丸は、バルバスバウに擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和5年7月6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 天松丸、6.4トン CB2-70102（漁船登録番号）、個人所有 11.90m (Lr) × 3.20m × 1.25m、FRP ディーゼル機関、435.00kW、昭和59年6月8日 第232-10591号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）



写真1 A船

	<p>B プレジャーボート OKK、5トン未満 232-26228千葉、個人所有 5.41m (Lr) × 2.04m × 0.97m、FRP ディーゼル機関、35.30kW、平成8年4月 (写真2 参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真2 B船</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 50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10月25日 免許証交付日 令和3年5月6日 (令和8年10月24日まで有効)</p> <p>B 船長B 65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9年12月5日 免許証交付日 令和4年1月31日 (令和9年12月4日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 2人(船長B及び同乗者B₁)</p>
損傷	<p>A バルバスバウに擦過傷等 B 左舷中央船側外板に割損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約1.0m/s、視程 約100～ 200m (写真3参照)</p>



写真3 発生場所付近の状況
(08時30分過ぎ)

海象：波高 約0.1m

勝浦市には、6月23日16時19分に濃霧注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。

事故の経過

A船は、船長A及び乗組員（以下「乗組員A」という。）1人が乗り組み、金目鯛漁の目的で、勝浦東部漁港南南東方の漁場に向け、令和5年6月25日01時30分ごろ同漁港を出港した。

A船は、漁場での操業を終えて勝浦東部漁港に向け、帰航を開始することとし、07時30分ごろレーダー等を作動させ、同漁港まで近いので、航行の支障がないと思い、法定灯火を表示することなく、自動操舵とし、約8ノットの対地速力で北北西進した。

船長Aは、帰航中、単独で操船に当たっていたところ、霧がかかってきたものの、前方の海域を視認できたので航行の支障はないと思い、そのままの速力で続航し、勝浦東部漁港に近くなり、レーダーのレンジを1.5Mから0.75Mに切り替え、同レーダー画面を見たところ、前路に船舶が映っていなかったため、航行の支障となる船舶がないと思い、操舵室から出て、操舵室後方の台に上がるなどして目視による見張りを行った。（写真4参照）



写真4 船長Aの本事故当時の状況

船長Aは、09時00分ごろ操舵室後方の台に上がって見張りをしていたところ、衝撃を感じ、流木等に接触したのではないかと思い、主機を中立として周囲を見たところ、B船と衝突したことを知った。

船長Aは、B船に近づき、B船から落水した乗船者2人のうち1人を救助し、もう1人の乗船者が泳いでB船に向かい、B船に上がったことを見て、僚船に漁業無線を使用して本事故の発生を連絡した。

船長Aは、B船の乗船者2人が負傷していたので、僚船に救急車の要請を行い、勝浦東漁港に向けて、B船と共に航行を開始したものの、途中、B船が浸水し始めたので、ロープを渡してB船を勝浦東部漁港までえい航した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bの家族（以下「同乗者B₁」という。）及び友人2人（以下それぞれ「同乗者B₂」、「同乗者B₃」という。）を乗せ、釣りの目的で、勝浦東部漁港南東方沖の釣り場に向け、06時00分ごろ勝浦市所在のマリーナを出発した。

船長Bは、06時30分ごろ釣り場に到着し、釣りを行っていたところ、釣果がなかったので、釣り場を移動することとし、08時00分ごろ勝浦東部漁港南南東方沖の釣り場に到着し、船首を西南西方に向けて錨泊を開始した。

船長Bは、右舷中央部付近で北方を向き、同乗者B₁が左舷船尾部で南方を向き、同乗者B₂が右舷船尾部で北方を向き、同乗者B₃が左舷船首部で南方を向き、それぞれ釣りを開始した。（図1参照）

船長Bは、霧がかかってきたことを感じたものの、釣りに支障がないと思い錨泊して釣りを続けた。

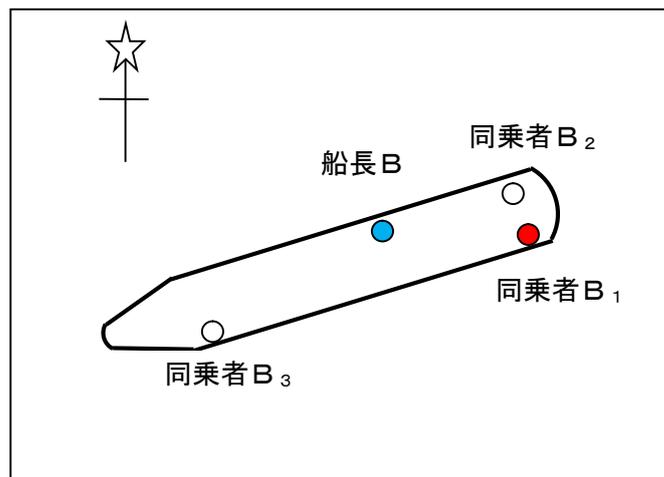


図1 B船の状況

船長Bは、同乗者B₁からB船に向かってきているA船のことを伝えられたものの、錨泊しているB船を航行しているA船が避けてくれると思い、A船を見ていたところ、B船を避航する様子もなく接近したので、大声を上げて手を振ったが、B船左舷中央部とA船の船首部

	<p>とが衝突した。</p> <p>同乗者B₂及び同乗者B₃は、衝突時の衝撃で姿勢を崩して落水したのち、同乗者B₂がA船に救助され、また、同乗者B₃が泳いでB船に上がった。</p> <p>船長B及び同乗者B₁は、勝浦東部漁港に入港したのち、救急車で勝浦市内の病院に搬送され、それぞれ右肩関節打撲傷、前胸部打撲傷と診断された。</p> <p>B船は、勝浦東部漁港に入港後、船長B、同乗者B₁及び同乗者B₃が救助されたのち、沈没した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) A船の構造、船長Aの操船状況等に関する情報</p> <p>A船は、船首方に視界を制限する構造物等はなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん、本人のみが乗船して操船する際、時折操舵室から出て目視による見張りを行うことがあった。</p> <p>乗組員Aは、本事故当時、前部甲板上で漁具等の片付けを行っていた。</p> <p>船長Aは、レーダー画面を連続して監視していれば、B船を確認することができたと本事故後に思った。</p> <p>(2) B船の設備等に関する情報</p> <p>B船は、航行上の条件として日没から日の出までの間の航行が禁止となっており、法定灯火を備えていなかった。</p> <p>B船は、レーダーリフレクターを備えていなかった。</p> <p>船長Bは、錨泊したのち、竿の先に赤旗を掲げていた。</p> <p>船長Bは、勝浦所在のマリーナを出発する際、スマートフォンで気象等の情報を確認し、勝浦市に濃霧注意報が発表されていることを知っていた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、霧により視界が制限された勝浦東部漁港南南東方沖を北北西進中、船長Aが、レーダーを0.75Mのレンジとしていたところ、前路に船舶が映っておらず、航行の支障となる船舶がないと思い、操舵室後方の台に上がって目視による見張りを行いながら航行を続けたことから、前路の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、レーダーを0.75Mのレンジとしていたことから、レーダーレンジより遠方にいたB船が映っておらず、航行の支障となる船舶がないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界が制限された勝浦東部漁港南南東方沖で錨泊</p>

	<p>中、船長Bが、自船に接近してくるA船を認めたものの、錨泊しているB船を航行しているA船が避けてくれると思い、錨泊を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故当時、霧がかかってきたものの、釣りに支障がないと思ったことから、錨泊を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、霧により視界が制限された勝浦東部漁港南南東方沖において、A船が北北西進中、B船が錨泊中、船長Aが、0.75Mレンジのレーダー画面上に航行の支障となる船舶が映っていなかったことから、操舵室後方の台に上がって目視による見張りを行いながら航行を続け、また、船長Bが、錨泊しているB船を航行しているA船が避けてくれると思い、錨泊を続けたため、両船が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、視界制限状態で航行する場合、レーダー等による見張りを強化するとともに、衝突を避ける目的で臨機な動作がとれる速力を制御しながら航行すること。 ・ 船長は、視界制限状態ではレーダーによる見張りが効果的であるので、レーダーレンジを長短のレンジに適宜切り替え、航行の支障となる船舶等の早期発見に努めること。 ・ 船長は、錨泊中であっても、他船を認めた場合には、航行している船舶が錨泊している船舶を避けると思わず、衝突を避けるための動作をとること。 ・ 船長は、法定灯火が備わっている船舶にあっては視界制限状態では法定灯火を表示させ、法定灯火が備わっていない船舶にあっては視界制限状態となる前に帰航すること。 ・ 法定灯火が備わっていない船舶の所有者は、他船から発見されやすいよう、レーダーリフレクター等を備えることが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

