

船舶事故調査報告書

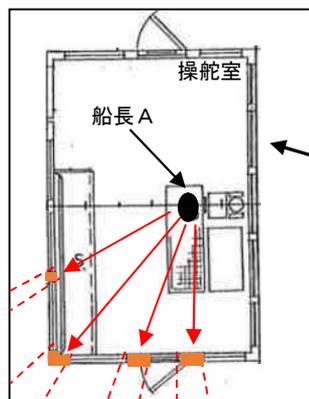
令和6年10月23日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 事故種類                             | 衝突  |
| 発生日時                             | 令和6年1月31日 13時20分ごろ  |
| 発生場所                             | 千葉県木更津港<br>木更津港防波堤西灯台から真方位302° 1,400m付近<br>(概位 北緯35° 23.0′ 東経139° 50.9′)  |
| 事故の概要                            | 油タンカー堀江丸は、南南西進中、また、漁船鹿正丸は、南進中、両船が衝突した。  |
| 事故調査の経過                          | 令和6年2月29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<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 油タンカー 堀江丸、67トン<br>132045、株式会社堀江商店<br>B 漁船 鹿正丸、7.3トン<br>CB2-55019（漁船登録番号）、個人所有   |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A、四級（航海）（履歴限定）<br>B 船長B、二級小型・特定   |
| 負傷者                              | なし  |
| 損傷                               | A 右舷中央部外板に凹損、右舷ハンドレールに破損、右舷船首部のボラードに折損<br>B 左舷船首部及びバルバスバウに割損  |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好<br>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期   |
| 事故の経過                            | A 船は、船長A及び機関長Aが乗り組み、千葉港千葉区で別の船舶に対する揚げ荷役（補油）を終え、船長Aが操舵室中央にある舵輪の前に立って手動操舵で操船に当たり、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南西進した。<br>船長Aは、周囲に航行の支障となる船舶を見掛けなかったため、次の作業まで漂泊して時間調整を行う目的で木更津港第9号灯浮標北側を漂泊しようと、主機を中立にして、目視のみで船首方の木更津航路に入らないよう同灯浮標との位置関係及び同航路を航行する船舶の状況に意識を向けていた。<br>船長Aは、前進行きあしがほぼ無くなる直前、操舵室右舷側の窓からB船の操舵室左舷側を至近に認めたが、どうすることもできず、A船の右舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。<br>船長Aは、A船の損傷及び浸水状況、両船に負傷者がいないことを確認し、海上保安庁に通報した後、同庁の調査を受け、次の揚げ荷役（別の船舶に対する補油）を取りやめ、自力航行で木更津港奥の係留 |

場所に戻った。

A船は、レーダー、GPSプロッター及び自動操舵装置が装備されていなかった。

船長Aは、主機を中立運転とする前、周囲を見たとき、B船が操舵室の右舷船尾側にある窓枠の死角に入り、見えなかったと本事故後に思った。(図1参照)



窓枠  
← 船長Aの場所からの  
右舷船尾方の死角状況

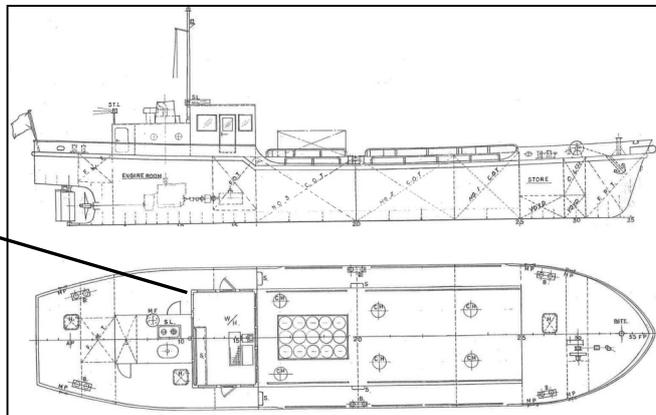


図1 A船の一般配置図

機関長Aは、本事故当時、機関室で作業を行っていた。

B船は、船長Bほか乗組員2人が乗り組み、千葉港千葉区での漁を終えて帰途につき、千葉県富津市富津漁港に向け、船長Bが操舵室左舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、乗組員2人が船長Bの右舷側及び船尾側の椅子に腰を掛け、約8knの速力で自動操舵により南進していた。

船長Bは、左舷側を通過したA船を左舷船首方に見て、B船より速い船であるA船が離れていくものと思い、乗組員2人との会話に夢中となって同じ針路及び速力で航行していたところ、左舷船首方至近に接近したA船を認め、主機を中立運転としようとしたものの、間に合わず、B船とA船とが衝突した。

船長Bは、衝突後、A船から離れて、B船の損傷状況及び負傷者がいないことを確認し、所属の漁業協同組合に本事故の発生を連絡した後、自力で富津漁港に戻った。

船長Bは、本事故当時、レーダーを作動させていたが、海上が穏やかであり、視界も良かったので、目視のみで見張りを行っていた。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

### 分析

A船は、漂泊場所に向けて南南西進中、船長Aが、主機を中立運転とし、船首方の木更津港第9号灯浮標及び木更津航路を航行する船舶の状況に意識を向け、右舷船尾方の見張りを行っていなかったことから、B船に対する避航動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、主機を中立運転とする前、周囲を見たとき、B船が操舵

|                     |   |
|---------------------|---|
|                     | <p>室の右舷船尾側にある窓枠の死角に入っていたことから、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、南進中、船長Bが、左舷側を通過して左舷船首方を航行するA船が離れていくものと思い、乗組員との会話に夢中となって航行を続け、左舷船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船に対する避航動作が遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>   |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、A船が漂流場所に向けて南南西進中、B船が南進中、船長Aが、主機を中立運転とし、船首方の木更津港第9号灯浮標及び木更津航路を航行する船舶の状況に意識を向け、右舷船尾方の見張りを行っていなかったため、B船に対する避航動作が遅れ、また、船長Bが、左舷側を通過した左舷船首方のA船が離れていくものと思い、乗組員との会話に夢中となって航行を続け、左舷船首方の見張りを適切に行っていなかったため、A船に対する避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>再発防止策</b></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>・ 船長は、船舶が<sup>ふくそう</sup>輻輳する海域では、他船との見合い関係が変わるので、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。また、他に乗組員がいる場合、航行に支障となる他船の存在などを知らせるよう、見張りの補助を依頼すること。</li> <li>・ 船長は、周囲に航行船を認めた場合、確実に通過するまで継続的に見張りを行うとともに、必要に応じてレーダーを活用すること。</li> </ul> |

付図1 事故発生経過概略図

