

船舶事故調査報告書

令和7年4月23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 高橋 明 子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和6年2月17日 05時40分ごろ
発生場所	千葉県銚子市外川漁港 外川港東防波堤灯台から真方位257° 150m付近 （概位 北緯35° 41.6′ 東経140° 50.9′）
事故の概要	遊漁船大盛丸は、外川漁港を南西進中、防波堤に衝突した。 大盛丸は、釣り客7人が負傷し、船首部に破口を伴う圧損を生じた。
事故調査の経過	令和6年2月19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	遊漁船 大盛丸、9.1トン CB2-60317（漁船登録番号）、個人所有 11.99m (Lr) × 3.28m × 1.15m、FRP ディーゼル機関、501kW、昭和63年3月 第232-13791号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 55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 平成元年10月31日 免許証交付日 平成31年4月23日 （令和6年10月30日まで有効） 釣り客A 57歳
死傷者等	軽傷 7人（釣り客）
損傷	船首部に破口を伴う圧損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時22分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客A及び釣り客9人を乗せ、遊漁の目的で、令和6年2月17日05時30分ごろ外川漁港南方沖の釣り場に向け同港岸壁を出航した。（写真1参照）



写真１ 本船

外川漁港は、南西方に延びる東防波堤と南東方に延びる西防波堤に囲まれ、西方に港口が開いた漁港で、港口の正面約３００mには沖西防波堤が設置されている。

船長は、法定灯火並びに前部客室の屋根及び操舵室の屋根に設置された作業灯７個を点灯させ、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船に当たった。(写真２、写真３参照)

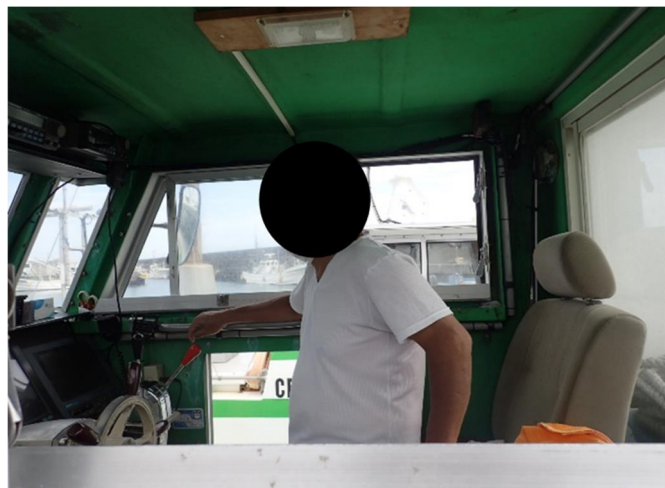


写真２ 船長の操船状況（再現）

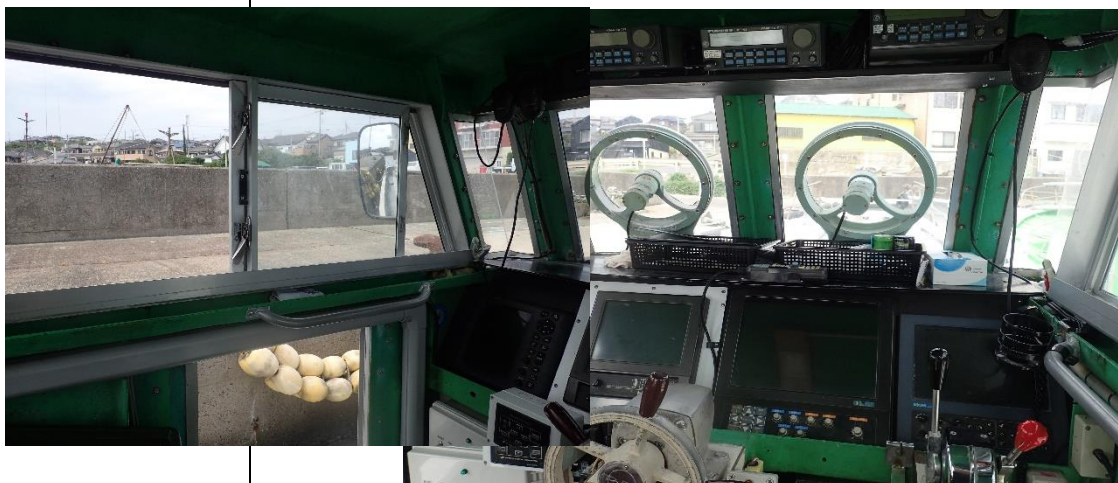


写真3 操縦席からの船首方及び左舷方の見通し状況

作業灯は、前部客室屋根の両舷に各1個（①、②）及び操舵室屋根の船首側に1個（③）が、船首部甲板上を照らすように船首方向きに、操舵室屋根の両舷側に各2個（右舷側に④、⑤、左舷側に⑥、⑦）が、両舷の通路を照らすように下向きにそれぞれ設置されていた。

（写真4、図1 参照）



写真4 作業灯の設置状況

■：点灯していた作業灯（①～⑦）

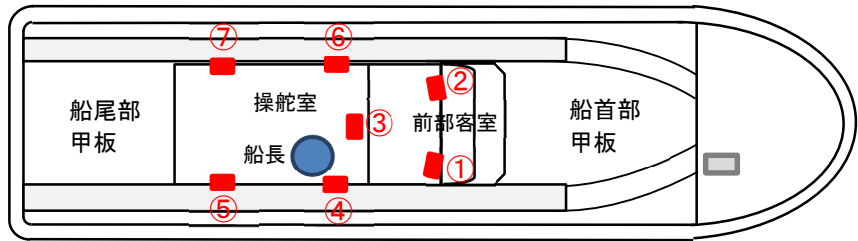


図1 作業灯の配置図

釣り客は、出航時、船首部甲板の長椅子に7人、船尾部甲板の長椅子に3人が、それぞれ腰を掛けていた。（写真5、写真6参照）



写真5 釣り客A（再現）

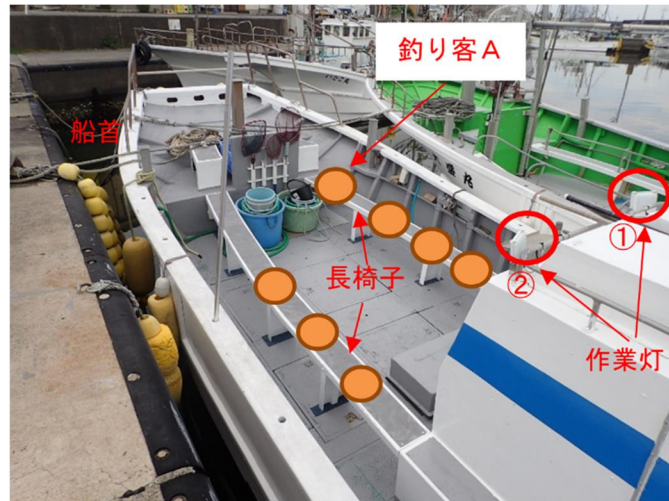


写真6 釣り客の配置（船首部甲板）

船長は、‘東防波堤（陸側）の南西端に設置されている簡易標識灯（赤灯）’（以下「赤灯」という。）と‘西防波堤の南東端に設置されている簡易標識灯（緑灯）’（以下「緑灯」という。）の灯光をそれぞれ視認し、両灯の中央付近に向け、本船を南西進させた。（図2参照）

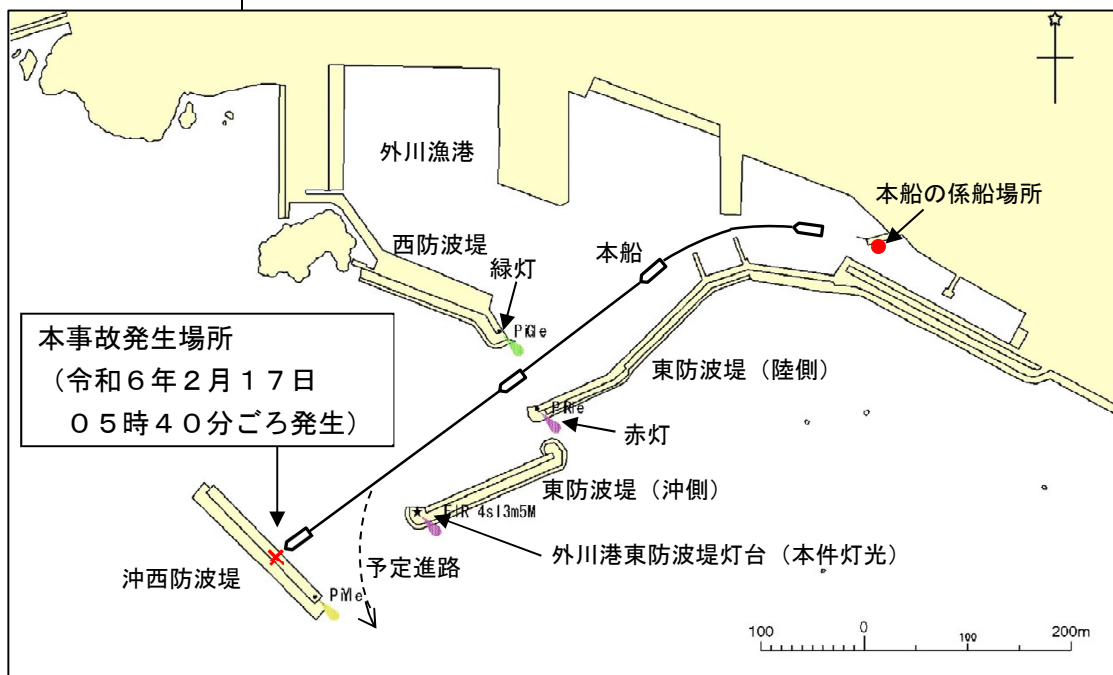


図2 事故発生経過概略図

船長は、その後、ふだんのように‘左舵を取る際の目印としている外川港東防波堤灯台の灯光’（以下「本件灯光」という。）（灯質：単閃赤光、毎4秒に1閃光、高さ13m）を見ながら沖西防波堤の手前で左舵を取るつもりで、左舷方に見えてくるはずの本件灯光を目視で探しながら航行した。

船長は、点灯させた作業灯で周囲が見えにくく感じたものの、外川漁港の出入港の経験が豊富で慣れた海域であったので、ふだんどおり本件灯光を見ながら沖西防波堤の手前で左転できると思った。

船長は、目視のみで本件灯光を探して左舷方を見ながら約6ノットの対地速力で操船していたところ、05時40分ごろ、船体に突然衝撃を感じ、本船が沖西防波堤に衝突したことに気付いた。

船長は、機関を一旦中立運転として、釣り客の負傷の状況及び本船の損傷状況を確認後、本船を自力で係船場所に帰航させ、携帯電話で家族に連絡して救急車の手配を依頼した。

連絡を受けた消防署は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

釣り客Aは、救急車で病院に搬送されて診察を受け、後日、約1か月間の通院加療を要する左鎖骨骨折の診断を受け、ほか釣り客6人は、後日、打撲等とそれぞれ診断された。

（付図1 事故発生場所概略図 参照）

その他の事項

(1) 本船に関する情報

本船は、令和6年1月に購入されており、2月から遊漁船として使用されていた。

本船のGPSプロッターには、沖西防波堤及び東防波堤（沖

	側)が表示されていた。 (2) 船長に関する情報 船長は、約40年前に家族が経営する遊漁船業を手伝い始め、遊漁船の船長として約30年の経験を有し、平成21年3月に千葉県知事から遊漁船業者としての登録を受けていた。 (3) 船長の見張り及び作業灯の使用に関する情報 船長は、ふだんから航行している慣れた漁港内であるので、目視のみで見張りを行い、GPSプロッターの画面で船位及び速力などの確認をする習慣がなかった。 船長は、本事故当時、本船の操船が4回目で、夜間に本船の作業灯を点灯させて操船するのは初めてであった。 船長は、次のことから、作業灯を点灯させたまま航行していた。 ① 以前使用していた船に比べると作業灯が明るく、本事故当時は、周囲が見えにくく感じたものの、過去の出入港時に本件灯光が見えない経験がなかったので、ふだんどおり安全に航行できると思った。 ② 日出前で暗く、釣り場に到着するまでの航行時間が約10～20分間と短かったので、釣り客の仕掛け等の釣りの準備を行いやすくしようとした。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり あり なし 本船は、外川漁港を南西進中、船長が、船首部甲板等に向けた作業灯を点灯していたことから周囲が見えにくくなり、本件灯光に気付かないまま左舵を取らずに、船首方の沖西防波堤に衝突したものと考えられる。 船長は、作業灯の影響で周囲が見えにくく感じていたものと考えられる。 船長は、次のことから、周囲が見えにくい状態であったものの、作業灯を点灯させたまま航行したものと考えられる。 (1) 釣り場に到着するまでの航行時間が約10～20分間と短く、釣り客の釣りの準備を行いやすくしようとしたこと。 (2) 過去の出入港時に本件灯光が見えなかった経験はなく、ふだんどおり安全に航行できると思ったこと。 船長は、ふだんから航行している慣れた漁港内であったことから、表示させたGPSプロッターの画面で船位等を確認する習慣がなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、外川漁港を南西進中、船長が、釣り客の

	釣りの準備を行いやすくしようと、船首部甲板等に向けた作業灯を点灯していたため、周囲が見えにくくなり、本件灯光に気付かないまま、船首方の沖西防波堤に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、夜間に航行する場合、見張りを妨げる作業灯は消灯すること。 ・ 船長は、夜間に航行する場合、ふだん航行する海域であっても、目視だけでなく、GPSプロッター等を活用して船位や防波堤等の位置関係を確認すること。

付図1 事故発生場所概略図

