

船舶事故調査報告書

令和7年7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4月8日 06時31分ごろ
発生場所	千葉県木更津港君津水路北西方沖 木更津港富津第1号灯標から真方位122°1,820m付近 (概位 北緯35°22.4′ 東経139°49.4′)
事故の概要	貨物船第五十八進宏丸は、左転しながら航行中、また、押船海燕二号は、台船CB703と押船列を構成して漂泊中、第五十八進宏丸とCB703とが衝突した。
事故調査の経過	令和6年4月26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 貨物船 第五十八進宏丸、499トン 143850、進宏海運株式会社（A社） B 押船 海燕二号、19トン 232-26511千葉、日鉄物流株式会社（B社） C 台船 CB703、約432トン なし、B社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に塗膜剝離 B なし C 左舷船首部外板に擦過傷及び左舷船首部に凹損
気象・海象	気象：天気 霧、風 なし、視程 約100m 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 南西流 千葉県君津市には、令和6年4月7日16時10分に濃霧注意報が 発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、霧により視界が 制限される中、君津水路の企業岸壁に向けて木更津港の錨地を法定灯 火を表示して出発した。 A船は、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動 操舵により南西進中、船長Aは、航海士Aと共にレーダー映像でB船 及びC船で構成された押船列（以下「B船押船列」という。）を左舷 船首方に認めた。 船長Aは、B船押船列を認めた際、レーダー映像でB船押船列にほ とんど動きが見られなかったため、A船が君津水路に向けて航行して

もB船押船列と安全に通過できると思い、B船押船列の動静をレーダーを使用して継続的に監視していなかった。

A船が君津水路北西方沖に差し掛かったので、航海士Aは手動操舵に切り替えて同水路に向けてA船を左転させながら操船を続けた。

A船の船首が南東方を向いた頃、船首方至近に急に現れたB船押船列を目視で認めた航海士Aが左舵一杯を取ったものの、A船の右舷船首部とC船の左舷船首部とが衝突した。

船長Aは、航海士Aに主機を中立運転にするよう指示し、B船押船列の船名を調べた後、A社へ本事故の発生を連絡した。

B船は、船長Bほか1人が乗り組み、B船の船首部を無人の状態のC船の船尾凹部に連結してB船押船列を構成し、霧により視界が制限されていたので待機する目的で、君津水路北西方沖で、機関を中立運転として法定灯火を表示し、船首を北東方に向けて漂泊していた。

船長Bは、霧により視界が制限される中、レーダー映像で左舷船首方にA船を確認し、左舷対左舷で安全に通過できると思った。

その後、船長Bは、A船が左転してB船押船列に接近するのを認めたが、A船はB船押船列の船尾方を通過して君津水路に進入すると思った。

船長Bは、左転して接近するA船が見えるかもしれないと思い、目視で左舷方を見ていたところ、B船押船列の左舷船首方至近にA船を認め、慌てて全速力後進としたものの、C船とA船とが衝突した。

(図1 参照)

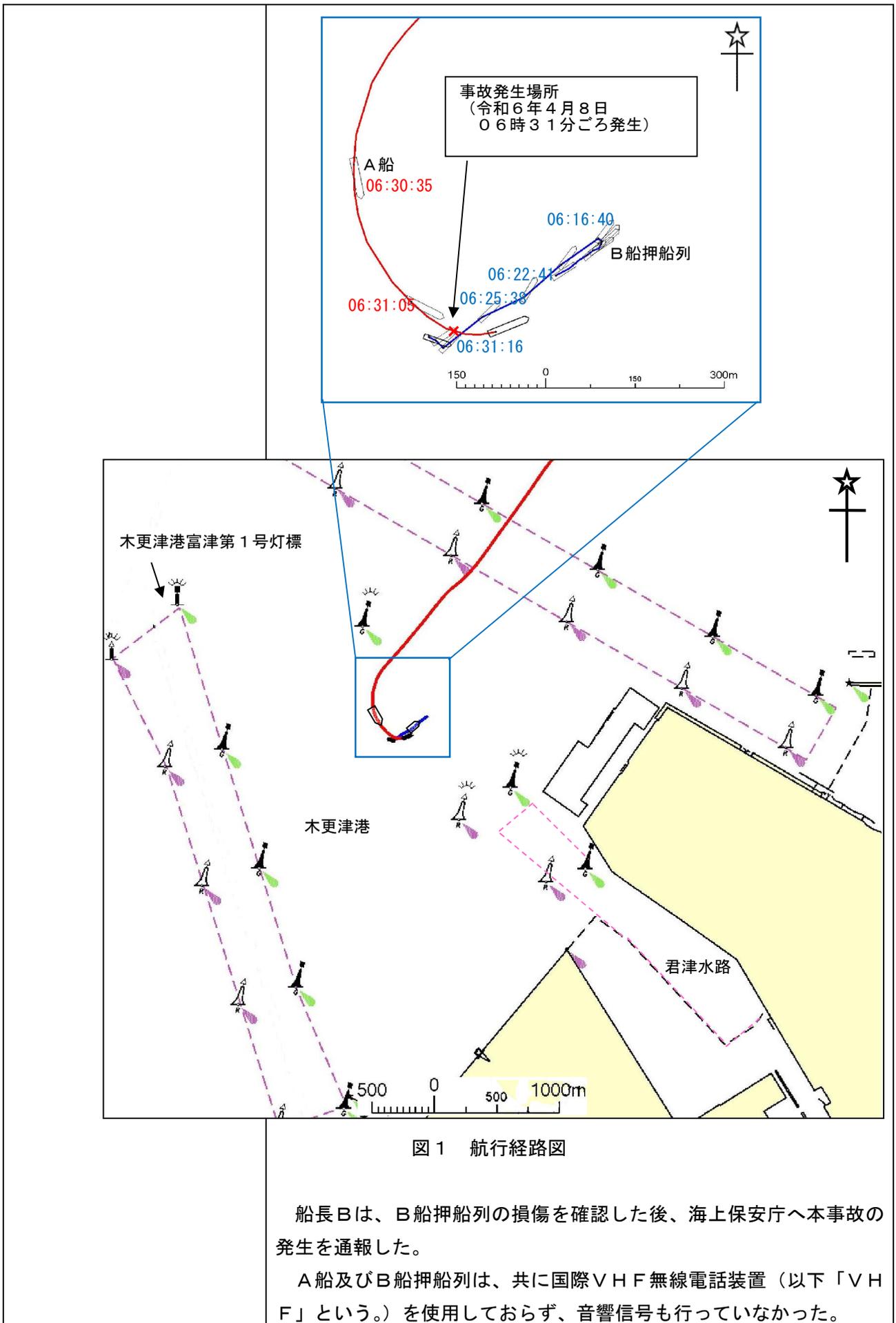


図1 航行経路図

船長Bは、B船押船列の損傷を確認した後、海上保安庁へ本事故の発生を通報した。

A船及びB船押船列は、共に国際VHF無線電話装置（以下「VHF」という。）を使用しておらず、音響信号も行っていなかった。

<p>分析</p>	<p>A船は、霧により視界が制限される状況下、船長Aが、B船押船列を認めた際、B船押船列と安全に通過できると思い、その動静をレーダーを使用して継続的に監視していなかったことから、視認した際に避航動作が遅れ、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー映像でB船押船列にほとんど動きが見られなかったことから、A船が君津水路に向けて航行してもB船押船列と安全に通過できると思ったものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、霧により視界が制限される状況下、船首を北東方に向けて漂泊中、船長Bが、A船がB船押船列の船尾方を通過すると思い、A船の動静をレーダーを使用して継続的に監視していなかったことから、避航動作が遅れ、B船押船列の左舷船首方至近にA船を認め、全速力後進としたものの、C船とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、霧により視界が制限される状況下、左転して接近するA船が見えるかもしれないと思い、目視で左舷方を見ていたことから、B船押船列の左舷船首方に接近しているA船に気付かず、A船に対する避航動作が遅れたものと考えられる。</p> <p>船長A及び船長Bは、霧により視界が制限される中、VHFの使用や音響信号を行っていなかったことから、それぞれ避航動作が遅れた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、濃霧注意報が発表され視界が制限される状況下、A船が君津水路に向け左転しながら航行中、B船押船列が船首を北東方に向けて漂泊中、船長Aが、B船押船列と安全に通過できると思い、B船押船列の動静をレーダーを使用して継続的に監視していなかったため、また、船長Bが、A船がB船押船列の船尾方を通過すると思い、A船の動静をレーダーを使用して継続的に監視していなかったため、両船の避航動作がそれぞれ遅れ、A船とC船とが衝突し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"> ・ 船長は、レーダー映像で他船を認めた場合には継続的にその動静に注意を払い、また、衝突のおそれがある場合には余裕のある時機に衝突を避ける措置を採ること。 ・ 船長は、相手船との意思疎通を図る場合にはVHFを活用したり、相手船の操船意図が不明な場合には警告信号を発したりすること。 ・ 船長は、航路の入口付近等で漂泊を行う場合、他船の接近に注意し、自船も避航操船ができる状態として、厳重な見張りを継続すること。