

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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7年2月27日 10時35分頃
発生場所	千葉県銚子市銚子漁港北北東方沖 銚子港東防波堤川口灯台から真方位044° 2.1海里（M）付近 （概位 北緯35° 46.7′ 東経140° 53.5′）
事故の概要	貨物船第三十五千代丸は、南進中、また、漁船第三千龍丸は、北北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年3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 貨物船 第三十五千代丸、497トン 140712、有限会社幸宝海運 B 漁船 第三千龍丸、19トン KO2-6875（漁船登録番号）、個人所有 第294-20398号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海）（旧就業範囲） 航海士A、四級（航海）（旧就業範囲） B 船長B、一級小型
負傷者	A なし B 軽傷 1人（乗組員）
損傷	A 右舷船首部に凹損等 B 船首部に圧損、バルバスパウ等に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m
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、航海士Aが単独で船橋当直につき、レーダーに船舶のAIS情報を表示させ、愛知県名古屋港に向けて銚子漁港北北東方沖を約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南進していた。 航海士Aは、本事故当日、周囲の船は右舷船首方の数隻の漂流船だけであることをレーダーで確認し、前路に航行の支障となる他船がないと思った。 航海士Aは、昇橋した船長が船尾側で船尾方を向いて携帯電話で通話を始めたので、その内容が気になり、前方から視線を外し、電話中の船長Aに横から割って入って話し掛けていた。 航海士Aは、ふと船首方を見た際、A船の右舷船首方至近に接近するB船に気付いたが、気が動転して舵を取ることができずに声を上げた。

	<p>叫び声を聞いた船長Aが船首方を振り向いて汽笛を鳴らしたものの、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を停船させ、乗組員にB船のけが人の有無及び損傷状況を確認させた後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、AIS送受信機の設置義務がなく、装備していなかった。</p> <p>B船は、船長Bほか8人が乗り組み、宮城県石巻市金華山南方沖でまぐろ延縄漁を行う目的で、上部操舵室で船長Bが操船に当たり、乗組員1人（以下「乗組員B₁」という。）が見張りにつき、銚子漁港を出航し、数隻の漂泊中の漁船の間を通過した後、約6knの速力で自動操舵により北北東進していた。</p> <p>乗組員6人は、救命胴衣を着用し、前部甲板で漁具の整備作業を行っていた。</p> <p>船長Bは、レーダー等に船舶のAIS情報を表示させていたが、レーダー画面上のB船左舷船首方約2Mのところで映ったり消えたりする映像にはAIS情報の表示がなかったので、波の映像であると判断して目視による確認は行わず、他船のAIS情報を確認して、前路に航行の支障となる他船がないと思った。</p> <p>船長Bは、前部甲板で行われている整備作業に意識を向けていたところ、汽笛を聞いて船首方を見た際、船首方至近のA船に気付いて、主機を後進としたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、前部甲板で乗組員1人（以下「乗組員B₂」という。）が負傷したこと及びB船の損傷状況を確認して、乗組員B₁がB船の所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した後、B船を自力で航行させて銚子漁港に入った。</p> <p>衝突の衝撃により転倒した乗組員B₂は、銚子市内の病院を受診し、医師により左頭頂部打撲傷及び左肘打撲擦過傷と診断された。</p> <p>乗組員B₁は、本事故当時、レーダー及びGPSプロッターに表示されたAIS情報を監視して見張りを行っていた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、南進中、航海士Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、船首方から視線を外し、船尾側で電話中の船長Aに向けて話し掛け、見張りを行っていなかったことから、右舷船首方から接近しているB船に気付くのが遅れ、船長Aが汽笛を鳴らしたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、本事故当日、周囲の船は右舷船首方の漂泊船だけであることをレーダーで確認したことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、北北東進中、船長Bが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、前部甲板で行われている整備作業に意識を向け、見張りを行っていなかったことから、左舷船首方から接近しているA船に気</p>

	<p>付くのが遅れ、主機を後進としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダー等に船舶のAIS情報を表示させていて、レーダーで左舷船首方約2Mに映ったり消えたりする映像にはAIS情報の表示がなかったことから、波の映像であると判断し、前路に航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が南進中、B船が北北東進中、航海士Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、適切な見張りを行っていなかったため、右舷船首方から接近しているB船に気付くのが遅れ、また、船長Bが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、前部甲板で行われている整備作業に意識を向け、見張りを行っていなかったため、左舷船首方から接近しているA船に気付くのが遅れ、両船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"> ・ 船橋当直者は、航行中、前路に航行の支障となる他船はいないと思い込んだまま操船以外の作業等に意識を向けることなく、周囲の見張りを適切に行って操船に専念すること。 ・ 船橋当直者は、レーダー表示に不審な映像を認めた場合、航行に支障がないと早期に判断せず、他の航海計器や目視で確認すること。

