

# 船舶事故調査報告書

平成23年6月2日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲 也

委員 石川 敏 行

委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年12月8日 08時20分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山下津港 和歌山市雑賀埼灯台から真方位215° 3,500m付近 (概位 北緯34° 09.7′ 東経135° 07.2′)
事故調査の経過	平成23年1月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 押船 第五築港丸、19トン 273-7280和歌山、築港建材株式会社 13.40m×5.00m×2.15m、鋼 ディーゼル機関2基、956kW（合計）、平成6年4月1日 B 起重機台船 第八築港号、729トン 築港建材株式会社 43.00m×16.00m×3.00m、鋼 非自航 C 漁船 喜漁丸、4.9トン WK3-19207（漁船登録番号）、個人所有 10.94m（Lr）×2.96m×0.85m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和60年2月19日
乗組員等に関する情報	A 甲板員A 男性 48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12月25日 免許証交付日 平成21年2月10日 (平成26年12月24日まで有効) C 船長C 男性 48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 昭和58年3月25日 免許証交付日 平成20年2月12日 (平成25年3月22日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船首部タイヤフェンダーに擦過傷 C 左舷中央部外板に破口

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、浚渫土砂約300tを満載したB船を押して押船列（以下「A船押船列」という。）とし、和歌山下津港下津区から同港和歌山区に向けて航行中、出航操船を終えた船長Aから甲板員Aが単独の船橋当直を引き継ぎ、針路約000°（真方位、以下同じ。）及び約5.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により北進した。</p> <p>甲板員Aは、平成22年12月8日08時10分ごろ、右舷前方から接近するC船を視認したが、C船がA船押船列の船尾方を通過すると思って航行を続けた。</p> <p>甲板員Aは、08時15分ごろ、C船がA船押船列に向けて直進してくる態勢なので、注意を喚起するため、音響による信号を約20秒間隔で適宜行った。</p> <p>甲板員Aは、C船がそのまま接近するので衝突すると判断して機関を停止し、続いて後進にかけ、右舵を切ろうとしたが間に合わず、08時20分ごろ、B船の左舷船首部とC船の左舷中央部が衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、和歌山市雑賀崎漁港を出港し、08時00分ごろ、針路を約210°及び約4.0knの速力として自動操舵により南西進した。</p> <p>船長Cは、前路に他船を見かけなかったため、後部甲板に行ってワイヤロープに目印を付ける作業を始めた。</p> <p>船長Cは、A船押船列の音響信号に気付かずに航行中、突然、衝撃を感じ、A船押船列と衝突したことを知った。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約5m/s、視界 良好  海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、和歌山下津港の下津航路を通過後、甲板員Aに船橋当直を引き継いで降橋した。</p> <p>甲板員Aは、音響によって注意を喚起すればC船が気付き、A船押船列の船尾方を通過してくれると思った。</p> <p>甲板員Aは、他船の操船経験は多かったが、A船の操船が2回目であり、B船に土砂を満載していたので舵効きが悪いと思い込んでいた。</p> <p>船長Cは、当日が休漁日で、次回からの操業準備を行うために出港したもので、漁網を引くワイヤロープを海中に投入し、同ロープを巻き取りながら目印を付けていく作業を行い、その作業が終われば帰港する予定であった。</p> <p>船長Cは、操業準備作業中、前路の確認を行わなかった。</p> <p>船長Cは、事故後、携帯電話で海上保安庁に事故を通報した。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与  船体・機関等の関与  気象・海象の関与  判明した事項の解析</p>	<p>あり  なし  なし  A船押船列は、和歌山下津港内を北進中、甲板員Aが、右舷前方にC船を視認したが、音響による注意喚起信号を行ったのでC船がA船押船列の船尾方を通過するものと思い込み、衝突直前まで針路及び速力を保持して航行し、C船と衝突したものと考えられる。</p>

		<p>甲板員 A は、A 船押船列の舵効きが悪いと思い込んでいたので、操舵による衝突を避けるための動作をとらなかった可能性があると考えられる。</p> <p>C 船は、和歌山下津港を南西進中、船長 C が、次回からの操業準備作業を行い、見張りを行っていなかったことから、A 船押船列と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、和歌山下津港において、A 船押船列が北進中、C 船が南西進中、甲板員 A が、注意喚起信号を行ったので C 船が A 船押船列の船尾方を通過するものと思い込み、針路及び速力を保持して航行し、また、船長 C が、見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	