

# 船舶事故調査報告書

平成25年9月19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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年5月12日（日） 08時30分ごろ
発生場所	和歌山県すさみ町周 <sup>すさみ</sup> 参見漁港南方沖 すさみ町所在の周 <sup>すさみ</sup> 参見港 <sup>いなづみ</sup> 稲積島灯台から真方位170° 3.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 29.7′ 東経135° 30.0′）
事故調査の経過	平成25年5月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、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 貨物船 第十八 <sup>しんざん</sup> 神山丸、497トン 134545、松神海運合資会社 66.00m×13.00m×6.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成7年2月22日 B プレジャーボート <sup>あき</sup> 秋丸、6.6トン 252-22674 和歌山、個人所有 15.30m×3.19m×1.12m、FRP ディーゼル機関、279kW、平成10年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年7月7日 免状交付年月日 平成22年3月26日 免状有効期間満了日 平成27年5月9日 航海士A 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年1月10日 免状交付年月日 平成20年7月15日 免状有効期間満了日 平成26年1月9日 B 船長B 男性 54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10年2月26日 免許証交付日 平成24年11月6日

	(平成30年2月25日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 左舷中央部に破口及び亀裂
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、揚げ荷のために千葉県千葉港葛<small>かつなん</small>南区に向かい、平成25年5月12日06時00分ごろ、船長Aが、航海士Aに船橋当直を引き継いで降橋し、自室で休息をとった。</p> <p>航海士Aは、単独で船橋当直に就き、真方位約120°の針路及び約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とし、コースアップで6Mレンジとしたレーダーを作動させ、舵輪の後方に設置した背もたれ付きの椅子に腰を掛け、自動操舵として南東進した。</p> <p>航海士Aは、06時30分ごろ椅子の左側に設置していたテレビの電源を入れ、テレビを見ながら、当直に当たっていたところ、右舷後方約3Mの所にほぼ同じ針路で航行する船1隻しか見掛けなかったので、航海日誌に気象状況を書き込むことにした。</p> <p>航海士Aは、08時28分ごろ椅子から立ち上がって操舵室の左舷側後部にある海図台の所に行き、船尾方を向いて航海日誌に気象状況を書き込んでいたところ、08時30分ごろ、船首方からドンという音が聞こえたので、左舷側を振り返ったところ、B船が左舷側に沿って船尾方に流されて行くのが見え、機関を半速力前進とした。</p> <p>船長Aは、自室で休んでいたところ、機関の回転が急に落ちたことに気付き、何事かと驚いて昇橋し、船体が傾斜したB船が左舷船尾方に見えたので、B船と衝突したことを知り、左舵一杯を取ってB船に向けて反転を行い、A船の右舷側にB船を横着けた後、船長Bを移乗させ、海上保安部に衝突の事実を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船尾甲板右舷側のたつに止めた釣り糸1本を長さ約30mまで延ばし、船尾甲板の右舷側に船首方を向いて立ち、約6knの速力でトローリングによる魚釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、周参見漁港南方沖を行き来しながら、魚釣りを続け、カツオを6匹釣った後、北進を開始した際、右舷方に西進する船1隻を見掛けたが、08時25分ごろ再びカツオが掛かり、体を船尾方に向け、夢中になってカツオを手で引き揚げていたところ、周参見漁港南方沖を北進中、A船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、操舵室入口付近まで飛ばされたものの、出入口扉を必死につかみ、甲板上を洗う海水流による落水を免れた。</p> <p>船長Bは、右頭部裂傷、右太もも、右肩及び右胸部に打撲を負い、反転して戻ってきたA船に移乗した後、僚船で病院に搬送され、B船</p>

	は別の僚船によって周参見漁港にえい航された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：下げ潮の初期、風浪波高 約1.0～1.5m、うねり波高 約1.5m
その他の事項	A船は、山口県長門市仙崎港で石灰石約1,580tを積載し、船首喫水約3.40m、船尾喫水約4.96mであった。 A船は、船長Aが02時00分から06時00分まで、航海士Aが06時00分から10時00分まで、1人で4時間の当直に当たることになっていた。 B船は、船首喫水約0.6m、船尾喫水約1.5mであった。 船長Bは、遊漁船業を営んでいたが、本事故当日は、釣り客を乗せず、1人で魚釣りを行っていた。 B船は、操舵室の甲板上高さが約2.2mであり、船長Bが船尾甲板右舷側に立つと左舷船首方が死角となっていた。 (付図1 両船の推定航行経路図 参照)
分析 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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A船は、周参見漁港南方沖を南東進中、航海士Aが、テレビを見ており、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、航海日誌に気象状況を書き込んでいたところ、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、周参見漁港南方沖を北進中、船長Bが、周囲に1隻の船しか見掛けなかったため、船尾方を向いて釣れたカツオを手で引き揚げることに注意を向け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、周参見漁港南方沖において、A船が南東進中、B船が北進中、航海士Aが、テレビを見ており、周囲の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、船尾方を向いて釣れたカツオを手で引き揚げることに注意を向け、周囲の見張りを適切に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。
参考	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。 ・船橋当直中は、テレビを視聴せず、見張りに専念すること。 ・船長は、船橋当直者に対し、操舵室内に設置したテレビの視聴を行わないように指導すること。 ・トローリングによる魚釣り中、周囲の見張りを怠らないこと。

付図1 両船の推定航行経路図

