船舶事故調査報告書

平成２７年３月２６日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　庄　司　邦　昭（部会長）
委　　員　小須田　　敏
委　　員　根　本　美　奈

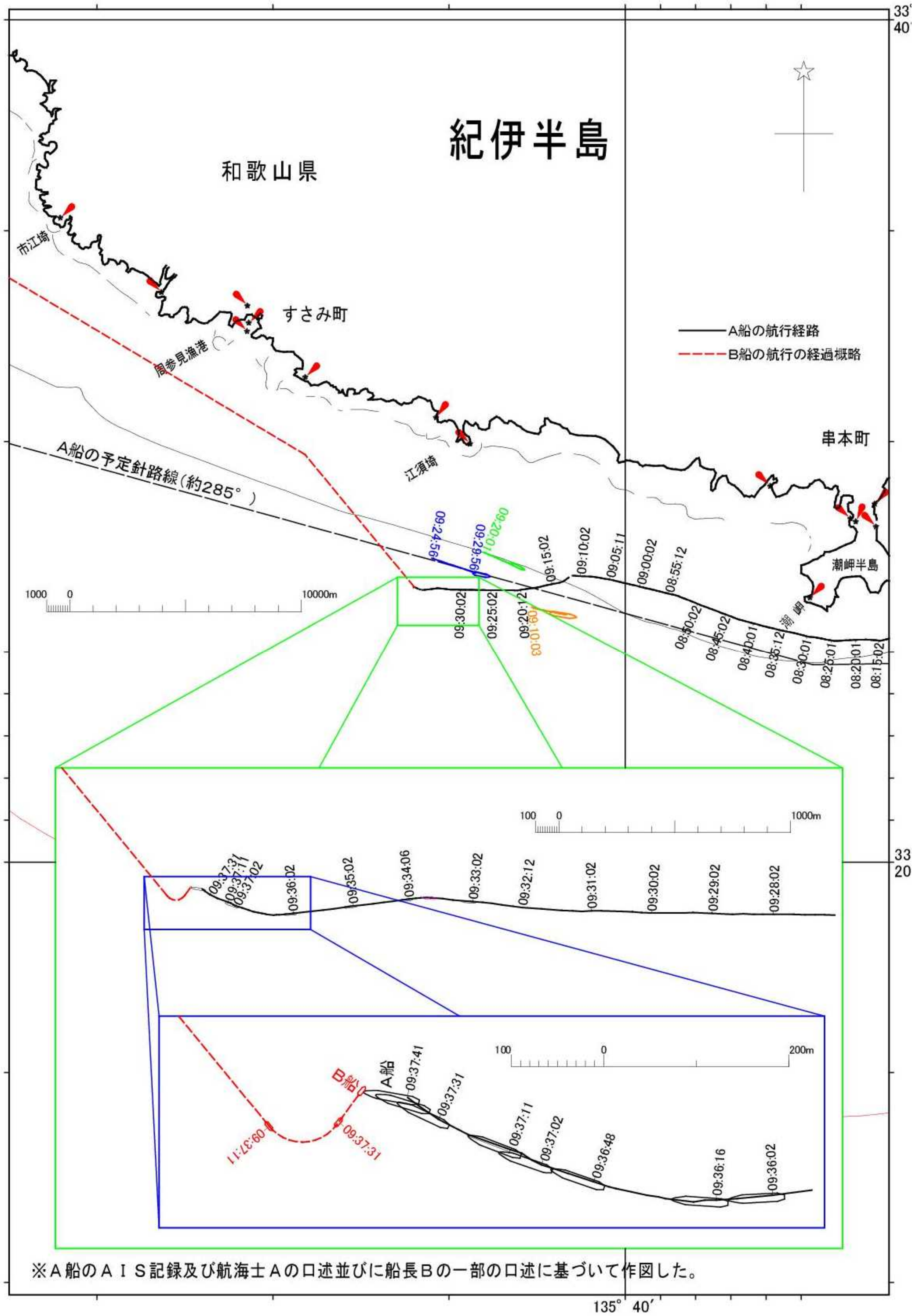
事故種類	衝突
発生日時	平成２６年６月２９日　０９時３８分ごろ
発生場所	和歌山県串本町潮岬（しおのみさき）半島西方沖 江須（えす）埼灯台から真方位２００°３.６海里（M）付近 （概位　北緯３３°２６.５４′　東経１３５°３４.０５′）
事故調査の経過	平成２６年６月２９日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 Ａ　貨物船　有駿（ゆうしゅん）、２７４トン １４１６９３、有限会社美津茂汽船 ６１.０２m×９.８０m×６.００m、鋼 ディーゼル機関、７３５kW、平成２４年６月６日 Ｂ　プレジャーボート　MAY（メイ）、１２トン ２４２－１７２６３和歌山、個人所有 １１.５２m（Lr）×４.１２m×２.０８m、ＦＲＰ ディーゼル機関、２３５.３５kW、平成３年７月
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　男性　４４歳 四級海技士（航海） 免　許　年　月　日　平成１０年４月７日 免状交付年月日　平成２４年８月２３日 免状有効期間満了日　平成３０年４月６日 航海士Ａ　男性　２０歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免　許　年　月　日　平成２４年１１月２７日 免状交付年月日　平成２５年７月１０日 免状有効期間満了日　平成２９年１１月２６日 機関長Ａ　男性　２７歳 Ｂ　船長Ｂ　男性　７８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５０年２月７日 免許証交付日　平成２２年１月１９日 （平成２７年２月２４日まで有効）

死傷者等	Ａ　なし Ｂ　重傷　１人（船長Ｂ）、軽傷　１人（船舶所有者Ｂ）
損傷	Ａ　船首外板に擦過傷 Ｂ　不明（衝突直後に沈没）
事故の経過	Ａ船は、船長Ａ、航海士Ａ及び機関長Ａほか１人が乗り組み、潮岬半島西方沖において、航海士Ａが船橋前面のほぼ中央にある操舵スタンドの前に立って航海当直に就き、また、機関長Ａが航海士Ａの航海当直の補佐として船橋前面の左舷側に立ち、自動操舵により約９ノット（kn）の速力で西進していた。 　機関長Ａは、右舷前方を注視している航海士Ａに気付き、双眼鏡を使用して右舷前方を確認したところ、Ｂ船を認め、Ｂ船が停泊しているものと思い、Ｂ船と距離を隔てて通過できるように針路を少し左に取ることを航海士Ａに助言した。 　航海士Ａは自動操舵により約１０°左方に針路を転じた。 　機関長Ａは、しばらく航行した後、Ｂ船がＡ船の進路を右から左に横切る針路で航行していることに気付き、Ｂ船の船尾方を通過することを航海士Ａに助言した。 　航海士Ａは自動操舵により針路を約３０°右方に転じた。 　機関長Ａは、Ｂ船がＡ船の前方を通過し、左舷船首１５°付近にＢ船を見る状況となったので、Ｂ船との衝突のおそれはなくなったと思い、後方の確認を行うために船橋の右舷後部に移動し、同様に右舷側に移動した航海士Ａと共に後方を確認した後、目を前方に向けたところ、Ｂ船がＡ船の進路を左舷から右舷に横切る態勢であることに気付き、Ｂ船と衝突するおそれを感じた。 　航海士Ａは、機関長ＡからＢ船の船尾方を通過すること及び汽笛を吹鳴することの助言を受け、手動操舵で左舵一杯とし、汽笛を吹鳴しようとして汽笛の遠隔スイッチを押したものの、汽笛が吹鳴しなかった。 　Ａ船は、平成２６年６月２９日０９時３８分ごろその船首とＢ船の右舷側とが衝突し、その後機関を後進とした。 　船長Ａは、衝撃に気付いて船長室の窓から船首方を見たところ、Ａ船の船首部に引っ掛かっているＢ船を認め、Ｂ船と衝突したことを知り、昇橋して海上保安庁に通報した後、船尾が海中に没した状態で漂流していたＢ船に向けて回頭したものの、Ｂ船は間もなく沈没し、漂流していた船長Ｂ及び船舶所有者Ｂを救助した。 　Ａ船は、海上保安庁による調査を受けた後、自力で航行して和歌山県田辺港に入港した。 　Ｂ船は、船長Ｂが１人で乗り組み、船舶所有者Ｂを乗せ、潮岬半島西方沖において、船舶所有者Ｂにトローリングによるかじき一本釣りの技法を教えながら、約７kn の速力で南東方に向けて航行していた。

	Ｂ船は、竿（さお）に反応があったものの、仕掛けが外れたので、再び竿を設置し直すこととし、船長Ｂ及び船舶所有者Ｂが、船尾甲板から仕掛けを投入した釣り糸の調整をしていたところ、Ｂ船とＡ船とが衝突した。 船長Ｂ及び船舶所有者Ｂは、衝突後間もなくＢ船が船尾から沈み始めたので、沈没の危険を感じて海に飛び込み、浮いていたＢ船のフェンダ及び救命浮環にそれぞれつかまっていたところをＡ船に救助された。 船長Ｂ及び船舶所有者Ｂは、到着した巡視艇に移乗して病院に搬送され、船長Ｂは腰椎骨折と、船舶所有者Ｂは頭部の打撲と、それぞれ診断された。 （付図１　事故発生経過概略図、付表１　Ａ船のＡＩＳ記録（抜粋）参照）
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南西、風力　１、視程　約１２㎞ 海象：波高　約１．５ｍ
その他の事項	Ａ船は、船橋に方位を測定できるコンパスがなく、レーダーを装備していたものの、視程が２Ｍ以下になったときに使用することとしており、他船の方位変化の観測は、専ら目視により行っていた。 Ａ船は、汽笛吹鳴装置を、霧中信号を吹鳴させるときのみに電源を投入して使用しており、本事故当時、電源を投入していなかった。 機関長Ａは、船橋航海当直の経験が航海士Ａより多かったので、航海士Ａの補佐として入直しており、ふだんから、できるだけ横切り船の船尾方を航行するように助言していた。 船長Ｂは、トローリング中、汽笛で他船の存在に気付いた経験が数回あった。 船長Ｂは、本事故発生当時、どのように操船したか覚えていなかった。 船舶所有者Ｂは、竿を設置している際にＢ船を旋回させると釣り糸が絡むので、過去のトローリング中にＢ船を旋回させたことはなく、本事故発生前には、船尾方に陸地が見えており、Ｂ船は直進していると思った。
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	 Ａ　あり、Ｂ　あり Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ船は、航海士Ａ及び機関長Ａが船橋当直に就いて潮岬半島西方沖を西進中、前路を右方から左方に横切る態勢のＢ船を右転して避けた際、衝突のおそれはなくなったと思い、Ｂ船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、その後Ｂ船が前路を左方から右方に横切る態勢となったことに気付くのが遅れ、左舵一杯にとったもののＢ船

	と衝突したものと考えられる。 　航海士Ａ及び機関長Ａは、Ｂ船を右転して避けた後、右舷後方の確認を行っていたことから、Ｂ船が前路を左方から右方に横切る態勢となったことに気付くのが遅れた可能性があると考えられる。 　Ｂ船は、潮岬半島西方沖を航行中、船長Ｂが、船尾甲板から仕掛けを投入した釣り糸の調整をすることに意識を集中し、周囲の見張りをしていなかったことから、Ａ船に気付かず、Ａ船と衝突したものと考えられる。 　Ａ船は、汽笛吹鳴装置の電源を投入していれば、航海士Ａが汽笛を吹鳴させ、Ｂ船にＡ船の存在を知らせることができた可能性があると考えられる。
原因	本事故は、潮岬半島西方沖において、Ａ船が西進中、Ｂ船がトローリング中、航海士Ａ及び機関長ＡがＢ船に対する見張りを適切に行っていなかったため、Ｂ船が前路を左方から右方に横切る態勢となったことに気付くのが遅れ、また、船長Ｂが、船尾甲板から仕掛けを投入した釣り糸の調整をすることに意識を集中し、周囲の見張りをしていなかったため、Ａ船に気付かず、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	Ａ船は、本事故後、航海中は常に、汽笛吹鳴装置の電源を投入することとした。 　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。 　・見張りを適切に行い、全周に注意を払うこと。 　・他船との衝突を避けるための動作をとる際は、安全な距離を保って確実に通過できるまで目を離さないこと。

付図１　事故発生経過概略図



※A船のＡＩＳ記録及び航海士Ａの口述並びに船長Ｂの一部の口述に基づいて作図した。

付表１　Ａ船のＡＩＳ記録（抜粋）

時　刻 (時:分:秒)	船　位（北緯、東経） (°－′－″)		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
09:30:02	33-26-28.8	135-35-19.4	273	270.0	8.6
09:31:02	33-26-29.1	135-35-09.2	271	269.8	8.7
09:32:12	33-26-29.6	135-34-57.4	276	271.8	8.4
09:33:02	33-26-30.4	135-34-49.0	275	276.0	8.4
09:33:22	33-26-30.7	135-34-45.6	276	272.7	8.6
09:33:32	33-26-30.8	135-34-43.9	274	279.7	8.6
09:33:42	33-26-31.0	135-34-42.2	269	273.4	8.3
09:33:43	33-26-31.0	135-34-42.0	268	272.8	8.4
09:33:45	33-26-31.0	135-34-41.9	268	271.9	8.5
09:33:49	33-26-31.0	135-34-41.2	266	272.2	8.7
09:33:54	33-26-31.0	135-34-40.1	265	267.5	8.4
09:33:59	33-26-30.9	135-34-39.3	264	265.6	8.4
09:34:06	33-26-30.8	135-34-38.2	264	264.0	8.6
09:34:09	33-26-30.7	135-34-37.6	264	261.4	8.3
09:34:22	33-26-30.5	135-34-35.5	265	261.1	8.2
09:34:32	33-26-30.3	135-34-33.8	266	264.9	8.4
09:34:42	33-26-30.1	135-34-32.0	265	265.1	8.9
09:34:52	33-26-29.9	135-34-30.4	265	264.1	8.4
09:35:02	33-26-29.8	135-34-28.7	264	264.5	8.5
09:35:23	33-26-29.4	135-34-25.3	265	262.7	8.5
09:35:32	33-26-29.2	135-34-23.5	265	264.5	8.6
09:35:52	33-26-28.9	135-34-20.1	266	262.6	8.7
09:36:02	33-26-28.7	135-34-18.4	267	262.1	8.8
09:36:11	33-26-28.6	135-34-16.9	271	265.0	8.1
09:36:16	33-26-28.6	135-34-16.0	274	267.3	8.8
09:36:19	33-26-28.6	135-34-15.5	276	268.5	8.6
09:36:22	33-26-28.5	135-34-15.1	278	267.7	8.3
09:36:29	33-26-28.6	135-34-13.9	281	276.1	8.9
09:36:31	33-26-28.7	135-34-13.6	282	275.5	8.6
09:36:35	33-26-28.7	135-34-13.1	285	277.7	8.2
09:36:38	33-26-28.9	135-34-12.4	286	281.8	8.5
09:36:42	33-26-29.0	135-34-11.8	287	277.9	8.3
09:36:45	33-26-29.0	135-34-11.5	288	287.3	8.5
09:36:48	33-26-29.2	135-34-10.8	289	284.5	8.3
09:36:55	33-26-29.5	135-34-09.7	289	286.1	8.5
09:36:59	33-26-29.7	135-34-09.1	290	293.0	8.5
09:37:02	33-26-29.8	135-34-08.6	289	291.1	8.5
09:37:05	33-26-30.0	135-34-08.2	289	290.9	8.4
09:37:08	33-26-30.2	135-34-07.7	290	290.3	8.6
09:37:11	33-26-30.4	135-34-07.3	291	291.9	8.6

09:37:23	33-26-30.9	135-34-05.5	295	291.0	8.4
09:37:31	33-26-31.4	135-34-04.2	295	300.3	8.3
09:37:38	33-26-31.9	135-34-03.4	287	302.5	7.7
09:37:41	33-26-32.2	135-34-02.9	280	309.9	8.3
09:37:51	33-26-32.6	135-34-01.6	263	283.1	6.6
09:37:54	33-26-32.7	135-34-01.2	258	279.4	6.3
09:37:58	33-26-32.6	135-34-00.7	255	273.7	5.7
09:38:02	33-26-32.6	135-34-00.3	251	262.5	5.2