

船舶事故調査報告書

平成28年3月17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11月8日 05時50分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市田倉埼西南西方沖 田倉埼灯台から真方位249° 1,500m付近 （概位 北緯34° 15.60′ 東経135° 02.79′）
事故調査の経過	平成26年11月8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 引船 第五名城丸、105トン 133235、名城ターグボート株式会社 27.30m×7.20m×3.30m、鋼 ディーゼル機関、882kW、平成5年11月1日 B バージ名城302、2,000トン（積トン数） なし、名城ターグボート株式会社 50.00m×20.00m×3.00m、鋼 機関なし、不詳 C プレジャーボート 釣りおやじトライアングルⅡ、5トン未満 252-14013和歌山、個人所有 7.95m (Lr) × 2.12m × 0.65m、FRP ディーゼル機関、95.6kW、昭和61年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 42歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成10年4月7日 免状交付年月日 平成25年3月11日 免状有効期間満了日 平成30年4月6日 航海士A ₁ 男性 44歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成11年11月15日 免状交付年月日 平成22年7月29日 免状有効期間満了日 平成27年7月28日 C 船長C 男性 58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16年6月28日 免許証交付日 平成25年7月11日 (平成31年6月27日まで有効)
死傷者等	A なし B なし C 死亡 1人(船長C)、軽傷 1人(同乗者C)
損傷	A なし B 左舷船首部船底外板に擦過痕、えい航索に擦過傷 C 右舷外板に破口
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士A₁ほか3人が乗り組み、直径約80mmのえい航索約50mを伸出して無人で空船のB船をつないで引船列(以下「A船引船列」という。)を構成し、A船及びB船にそれぞれ法定灯火を表示した上、B船に標識灯5個を取り付けて点滅させ、自動操舵により、関西国際空港西方沖を約7.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南西進した。</p> <p>航海士A₁は、平成26年11月8日05時30分ごろ、和歌山市地ノ島東南東方沖の加太瀬戸において、えい航索の伸出作業を行うため、航海士A₂と船橋当直を交替し、ほかの乗組員2人と共に、A船後部デッキで作業灯を点灯し、えい航索を約350mに伸出する作業を終えた後、05時45分ごろ田倉埼西北西方沖において昇橋し、航海士A₂と当直を交替した。</p> <p>航海士A₁は、1.5海里レンジとしたレーダーと目視により見張りを行っていたところ、田倉埼西方沖において、左舷船首方に同航する小型漁船(以下「D船」という。)を認め、D船がA船の正横付近で左に旋回して後方に下がって行き、B船と並んだことを確認した後、GPSプロッター画面に表示している予定針路へ戻そうと南進した。</p> <p>A船引船列は、田辺港北西方沖を南東進中、10時00分ごろ海上保安庁からプレジャーボートとの衝突について問合せがあった後、和歌山県和歌山下津港に向かうよう指示を受け、同港に入港後、海上保安庁の聴取を受けた。</p> <p>船長Aは、後日、えい航索に付着していた塗料がC船の塗料と同種であること、及びえい航索にプロペラによると思われる擦過傷があったことを聞き、衝突の事実を知った。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、友人(以下「同乗者C」という。)を乗せ、法定灯火を表示し、05時10分ごろ定係地の和歌山市紀ノ川の係留施設を出航し、田倉埼西南西方沖の釣り場に向かった。</p> <p>C船は、船長Cが操縦区画後部の左舷側に立って操船を行い、同乗者Cが操縦区画後部の右舷側に立ち、田倉埼南方沖を約17～18km/hの速力で西北西進していた。</p>

	<p>同乗者Cは、エンジン音が下がって速力が落ちたので、釣り場に近づいたと思ったところ、船尾部プロペラ付近に衝撃を感じ、約2～3秒後、右舷側に大きな壁のようなものが見えたが、気付いたときには転覆したC船の下にいた。</p> <p>同乗者Cは、海面に浮上してC船のプロペラに^{つか}まっていたところ、近くを航行していた遊漁船に救助され、もう1人乗船者がいたことを伝えたところ、遊漁船の釣り客が警察に本事故を通報するのを聞き、和歌山市加太港へ運ばれた後、病院に搬送され、右手の擦過傷等の治療を受けた。</p> <p>船長Cは、転覆したC船の船内で発見され、救助された後、救急車で病院に搬送されたが、死亡が確認され、溺死と検案された。</p> <p>C船は、巡視船により和歌山下津港へえい航された後、陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船、写真2 B船(船首部)、写真3 B船(船尾部) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>日出時刻：06時25分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故後、互いの船舶の航行経過から、本事故の発生時刻が05時50分ごろであり、発生場所が、田倉崎西南西方付近であることを知った。</p> <p>航海士A₁及びA船乗組員は、衝突の衝撃を感じず、B船とC船が衝突したことに気付かなかった。</p> <p>航海士A₁は、約15年の海上経験があり、約10回本事故海域を航行した経験を有し、また、矯正視力が右1.5、左0.8で、本事故時、眼鏡を使用していた。</p> <p>航海士A₁は、当直交替時、航海士A₂より加太港から漁船が多く出漁しているので要注意との引継ぎを受けた。</p> <p>航海士A₁は、D船以外には航行の支障となる船舶を認めていなかった。</p> <p>B船には、灯火設備がないので、舷灯、船尾灯及び標識灯が次のとおり取り付けられていた。</p> <p>(1) 両舷及び船尾中央部付近の甲板上に高さ約1mのLED小型船舶用船灯</p> <p>(2) 船首中央部、両舷中央部及び両舷船尾部の甲板上に高さ約1mのLED式全周白色閃光点滅標識灯を5個</p> <p>C船は、中央の船尾寄りに操縦区画を設け、背面に壁はなく、本事故当時、GPSプロッターを装備していたが、レーダーはなかった。</p> <p>同乗者Cは、船長C及び友人と約10年前にプレジャーボートを共</p>

	<p>同所有してから一緒に釣りに行っており、ふだん、夜明け前に釣り場に到着し、夜明け後に釣りを行っていた。</p> <p>同乗者Cは、船長Cから、通年、月に2～3回釣りに出掛けており、本事故海域を航行した経験が多数あることを聞いていた。</p> <p>同乗者Cは、C船の操縦区画前面の窓ガラスが経年劣化により、霜降り状態で見えにくい状況であったので、船長Cが、ふだん、操縦区画の後部に置いた台（約30cm）に乗り、又は操縦区画の左舷側から顔を出して見張りを行っているのを目撃していた。</p> <p>同乗者Cは、本事故当時、風と波しぶきを避けるために操縦区画の後部右舷側に立ち、時折、船長Cの見張りの補助で右舷方を見るようにしていた。</p> <p>船長C及び同乗者Cは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし、C 不明 A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、田倉崎南西方を南進中、航海士A₁が、D船に意識を向け、左舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、接近するC船に気付かずに航行し、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士A₁は、目視及びレーダー映像でD船以外に航行の支障となる船舶を見掛けておらず、D船に意識を向けていたものと考えられる。</p> <p>C船は、田倉崎南西方を西北西進中、船長Cが、操縦区画の後部左舷側で立って操船していたところ、A船引船列のえい航索に衝突した後、B船の左舷側船首部と衝突したものと考えられるが、船長Cが本事故で死亡したことから、見張りの状況及び衝突に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長Cは、溺死した。</p> <p>船長Cは、転覆したC船の操縦区画内で発見されたことから、船内で溺死したものと考えられるが、溺死するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、田倉崎西南西方沖において、A船引船列が南西進中、C船が西北西進中、A船引船列のB船とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
05:42:28	34-16-18.0	135-03-11.8	208.0	8.3
05:43:28	34-16-10.6	135-03-07.2	201.9	8.3
05:44:28	34-16-03.3	135-16-03.3	206.6	7.7
05:45:01	34-15-59.4	135-03-01.4	198.8	7.3
05:45:28	34-15-56.2	135-03-00.2	193.4	7.4
05:45:59	34-15-52.7	135-02-59.1	197.8	7.2
05:46:31	34-15-49.1	135-02-57.8	192.5	7.0
05:46:58	34-15-46.2	135-02-56.8	205.3	7.0
05:47:28	34-15-43.2	135-02-54.7	215.1	7.2
05:47:59	34-15-40.2	135-02-52.1	213.5	7.0
05:48:58	34-15-34.3	135-02-47.5	209.9	7.1
05:49:29	34-15-31.2	135-02-45.6	208.3	6.9
05:50:00	34-15-28.1	135-02-43.9	201.5	6.6
05:50:28	34-15-25.2	135-02-42.5	200.0	6.7
05:51:00	34-15-21.8	135-02-41.1	192.2	6.7
05:51:28	34-15-18.7	135-02-40.5	189.8	6.5
05:52:28	34-15-12.3	135-02-40.2	177.4	6.4
05:53:00	34-15-08.8	135-02-40.2	180.5	6.5
05:53:31	34-15-05.5	135-02-40.2	178.2	6.6

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。

写真1 A船



写真2 B船（船首部）



写真3 B船（船尾部）

