

## 船舶事故調査報告書

令和元年6月26日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年11月23日 16時20分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山下津港外港 和歌山北港西防波堤灯台から真方位247° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 13.7′ 東経135° 05.8′）
事故の概要	引船立栄丸は、単独で北西進中、また、遊漁船MONSTER RUSH!は、東南東進中、両船が衝突した。 立栄丸は、船首部外板の擦過傷等を生じ、また、MONSTER RUSH!は、右舷外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成30年11月30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 立栄丸、79トン 137085、株式会社立栄海運 26.00m×6.80m×2.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成14年3月17日 B 遊漁船 MONSTER RUSH!、7.3トン 293-40661和歌山、個人所有 12.03m (Lr) ×3.07m×1.04m、FRP ディーゼル機関、436kW、平成4年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成元年6月23日 免状交付年月日 平成29年2月24日 免状有効期間満了日 令和4年3月11日 B 船長B 男性 36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28年10月14日 免許証交付日 平成28年10月14日 （令和3年10月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板及び船首部防舷材に擦過傷

	B 右舷外板及びキャビンに亀裂、スパンカー架台に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、平成30年11月23日15時30分ごろ、和歌山下津港外港に向けて和歌山下津港海南区を単独で出航した。</p> <p>船長Aは、単独で船橋当直につき、和歌山下津港外港を約9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により北西進していたところ、右舷船首方に小型船2隻を、左舷方にB船をそれぞれ認めた。</p> <p>船長Aは、B船の船首がA船の船尾方に向いたように見えたので、B船がA船の船尾方を通過していくと思い、A船の船首方に向かう状態で航行している右舷船首方の北側の小型船を見ながら、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、小型船が停止したのを認めたのち、左舷方からエンジン音が聞こえて振り向いたところ、A船に接近する状態のB船を認めた。</p> <p>A船は、船長Aが機関を全速力後進とするとともに左舵一杯を取ったものの、16時20分ごろB船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、08時00分ごろ和歌山県和歌山市所在のマリーナを出航した後、16時00分ごろ和歌山市紀ノ川河口西北西方沖で遊漁を終え、マリーナに向けて和歌山下津港外港を約15knの速力で自動操舵により東南東進した。</p> <p>船長Bは、16時16分ごろ翌日の予約客から携帯電話に運航についての問い合わせがあり、タブレット端末を使用して気象情報を確認しながら通話をした後、右舷方を見たところ、至近に迫ったA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが左舵一杯を取ったものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、自力航行が可能であったので、マリーナに戻ることにし、マリーナに到着した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Bは、B船が約12～18knの速力で航行すると船首が浮上して正船首方に死角が生じるので、キャビン内の右舷側の窓から顔を出して操船に当たっていたものの、翌日の予約客と通話をしている間は窓から顔を出していなかった。</p> <p>船長Bは、通話中、正船首方に死角が生じ、また、左舷方の北区航路からタンカーが出航してくるかもしれないと思っていたので、時折、正船首方や左舷方を見ていた。</p> <p>B船は、キャビン内の両舷の窓ガラスに日除け用フィルムが貼られ</p>

ており、本事故当時、右舷側の窓を開けていたので、窓ガラスの重なる範囲でフィルムが二重となり、操縦席から右舷船首方が見えづらい状況となっていた。(写真1、写真2参照)



写真1 B船の右舷側の窓を閉めた状態



写真2 B船の右舷側の窓を開けた状態

**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 あり  
A なし、B なし

A船は、和歌山下津港外港を北西進中、船長Aが、右舷船首方の小型船に意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船が接近していることに気付くのが遅れ、機関を全速力後進とするとともに左舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、B船の船首がA船の船尾方に向いたように見えたことから、B船がA船の船尾方を通過していくと思い、右舷船首方の小型船に意識を向けていたものと考えられる。

B船は、和歌山下津港外港を東南東進中、船首浮上により正船首方に死角が生じ、また、二重となった日除け用フィルムにより右舷船首方が見えづらい状況下、船長Bが、携帯電話で通話をしながらタブレット端末を使用して航行を続けたことから、A船が接近していること

	<p>に気付くのが遅れ、左舵一杯を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、和歌山下津港外港において、A船が北西進中、B船が東南東進中、船長Aが、B船がA船の船尾方を通過していくと思い、右舷船首方の小型船に意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、船首浮上により正船首方に死角が生じ、また、二重となった日除け用フィルムにより右舷船首方が見えづらい状況下、携帯電話で通話をしながらタブレット端末を使用して航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・ 航行中は、携帯電話やタブレット端末の使用を控えて操船に集中し、死角が生じたり、見張りに支障がある場合には窓から顔を出すなどして常時適切な周囲の見張りを行うこと。</li> <li>・ 日除け用フィルムを貼る際は、視界を妨げないように気を付けること。</li> <li>・ 予断を持つことなく、他の船舶の動向に留意して航行すること。</li> <li>・ 事故発生時には速やかに海上保安庁へ通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

