

船舶事故調査報告書

令和元年9月4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	乗揚
発生日時	平成30年3月1日 02時14分ごろ
発生場所	和歌山県すさみ町和深 ^{わぶか} 南方沖 周 ^{すさみ} 参見港 ^{いなづみ} 稲積島灯台から真方位141°2.0海里（M）付近 （概位 北緯33°31.0′ 東経135°30.7′）
事故の概要	押船 ^{まつしろう} 松翔丸は、作業台船松翔と押船列を構成して西北西進中、水上岩に乗り揚げた。 松翔丸及び松翔は、共に船底部の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年3月1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 松翔丸、138トン 132442、松栄株式会社（A社） 27.50m×10.50m×6.50m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成7年5月22日 B 作業台船 松翔、総トン数なし なし、A社 86.90m×18.80m×9.05m、鋼 機関なし、平成7年5月31日
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月27日 免状交付年月日 平成28年5月23日 免状有効期間満了日 令和3年8月23日 航海士A 男性 34歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成26年4月15日 免状交付年月日 平成26年4月15日 免状有効期間満了日 平成31年4月14日
死傷者等	なし
損傷	A 船底部の破口等（全損） B 船底部に破口、両舷のバラスタンクの崩壊等（全損）

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南、風速 約20m/s、視程 1M以下 海象：うねり 波高約3.0m、波向南南西 和歌山県南部には、3月28日10時16分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長及び航海士Aほか5人が乗り組み、B船の船尾凹部に船首を^{かん}嵌入して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、平成30年2月27日に京浜港横浜区を出港して高知県須崎市須崎港に向けて本州南岸沿いを西進していたところ、28日海象状況が悪くなったので、和歌山県由良港に避難することとした。</p> <p>航海士Aは、3月1日01時35分ごろ単独の船橋当直につき、自動操舵で約9～10ノットの対地速力により西北西進中、右舷船首方に和深埼三ツ石照射灯（以下「三ツ石照射灯」という。）が照らす海面に当たった灯光を認め、同灯光から離れるように約2°～3°の左舵を取って船首を沖合に向けた。</p> <p>航海士Aは、レーダーで距岸が0.5M程度であることを確認し、変針後の針路で航行すれば、右舷方に存在する水上岩に乗り揚げることはないと思い、操縦席に腰を掛け、下を向いた姿勢でスマートフォンの操作を始めた。</p> <p>A船押船列は、航海士Aが、操舵室内に三ツ石照射灯の灯光が入り、驚いて顔を上げて船首方を見たところ、灯光に照らされた水上岩を至近に認め、自動操舵装置の針路設定つまみで左舵を取ったものの、02時14分ごろ水上岩に乗り揚げた。</p> <p>本事故後、船長は、02時24分ごろ、A社担当者に電話連絡して本事故の発生を知らせるとともに、海上保安庁に通報するよう依頼し、自らも02時35分ごろスマートフォンで118番に掛け、本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、乗組員全員を船橋に集め、救命胴衣を着用させ、退船準備を行った。</p> <p>乗組員は、06時37分ごろ海上保安庁のヘリコプターに救助され、和歌山県白浜町の南紀白浜空港に搬送された。</p> <p>A船押船列は、その後、破口から浸水し沈没したことでそれぞれ全損処理された。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本事故後のA船押船列 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、和深埼付近は水深の浅い所が沖まで広がっており、水上岩が存在していることを知っていた。</p> <p>A船押船列は、空船状態であり、喫水が船首約2.9m、船尾約3.4mであった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり B なし</p>

<p>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 なし B なし A あり B なし</p> <p>A船押船列は、強風及び波浪注意報が発表されていた状況下、和深埼南方沖を西北西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、約2°～3°の左舵を取って船首を沖合に向けレーダーで距岸が0.5M程度であることを確認したので水上岩に乗り揚げることはないと思い、スマートフォンを操作しながら航行を続けたことから、水上岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、船首を沖合に向けレーダーで距岸が0.5M程度であることを確認したものの、下を向いた姿勢でスマートフォンを操作していたことから、本船が風浪により右方に圧流されていたことに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船押船列が、強風及び波浪注意報が発表されていた状況下、和深埼南方沖を西北西進中、航海士Aが、約2°～3°の左舵を取って船首を沖合に向けレーダーで距岸が0.5M程度であることを確認したので水上岩に乗り揚げることはないと思い、スマートフォンを操作しながら航行を続けたため、水上岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、所有船舶及び運航船舶の船長に対し、本事故の概要を周知するとともに、気象及び海象情報をよく確認し、運航基準に沿った安全な航海を行う旨を掲載した社内通達を発出した。</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"> ・風浪が強く、浅瀬等に接近して航行する場合には、風浪等の影響があるので、船位を頻繁に確認し、見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生場所概略図



写真1 本事故後のA船押船列

