

船舶事故調査報告書

令和2年6月3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

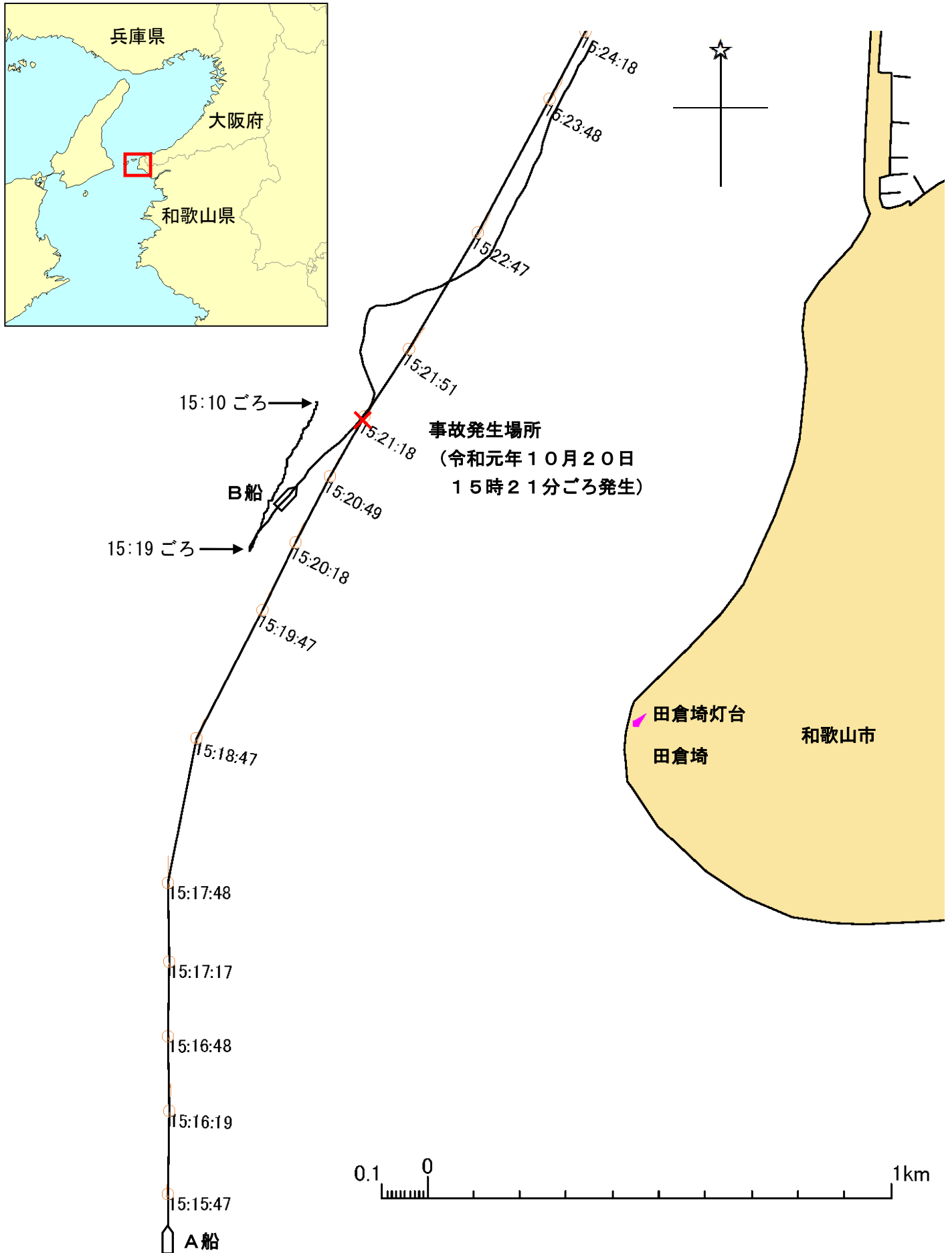
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和元年10月20日 15時21分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山市田倉埼北西方沖 田倉埼灯台から真方位318° 890m付近 (概位 北緯34° 16.3′ 東経135° 03.3′)
事故の概要	貨物船第七鶴吉丸は、北北東進中、また、プレジャーボートセレステは、北東進中、両船が衝突した。 第七鶴吉丸は、球状船首部左舷側にペイント剥離を生じ、また、セレステは、右舷側外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月28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 第七鶴吉丸、448トン 142296、山河海運有限会社 72.28m×11.00m×6.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成26年9月 B プレジャーボート セレステ、3.7トン 250-52070大阪、個人所有 7.19m (Lr) × 2.70m × 1.58m、FRP ディーゼル機関、103kW、平成18年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 67歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和57年8月5日 免状交付年月日 平成27年2月25日 免状有効期間満了日 令和2年5月10日 航海士A 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年12月26日 免状交付年月日 平成30年8月6日 免状有効期間満了日 令和5年12月25日 B 船長B 男性 60歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

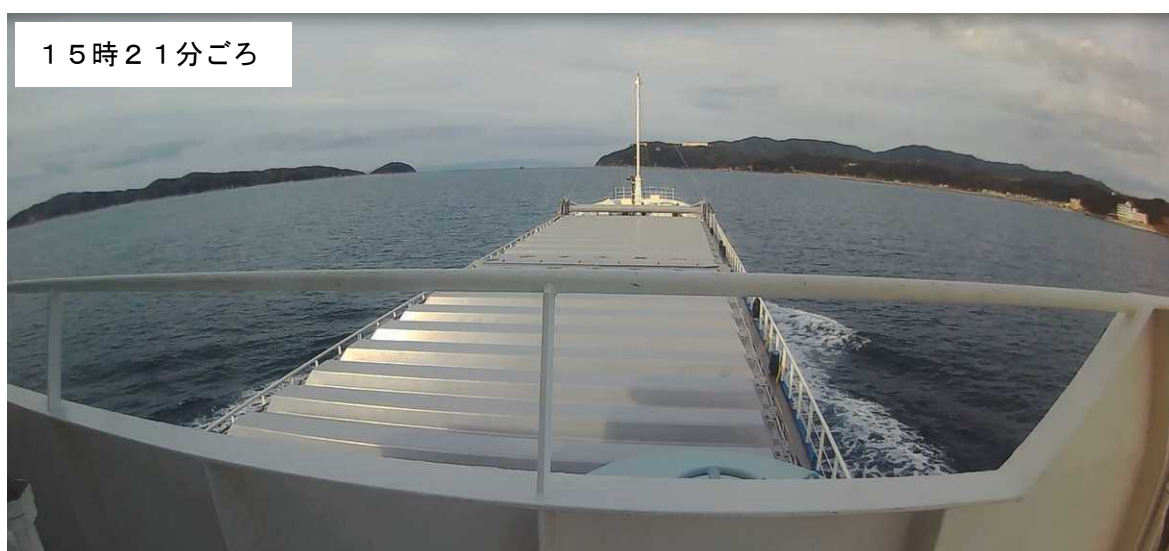
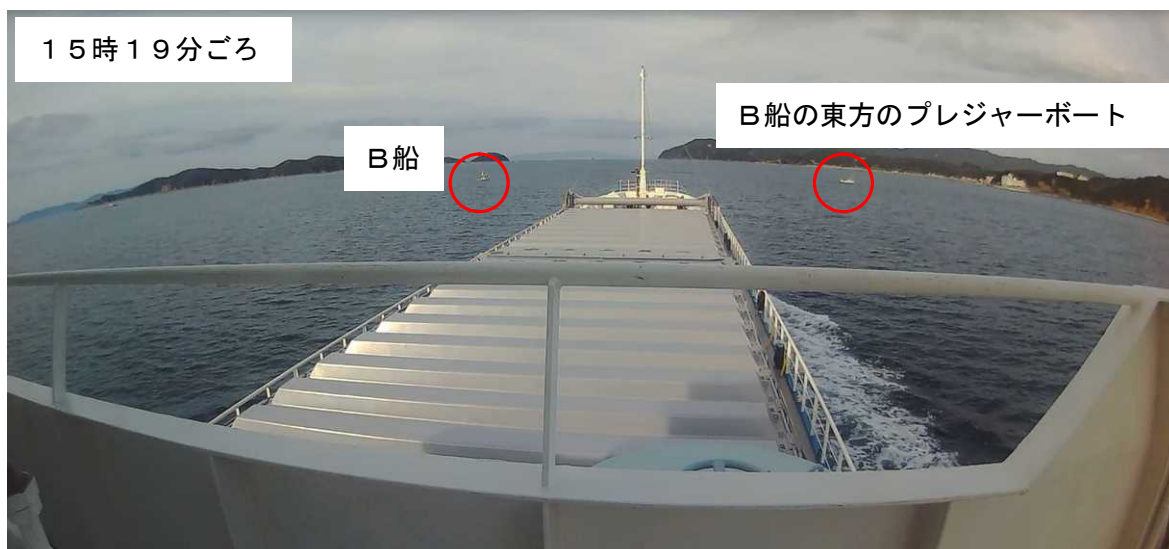
	<p>免許登録日 平成4年11月24日</p> <p>免許証交付日 平成29年7月24日</p> <p>(令和4年11月23日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 球状船首部左舷側にペイント剝離</p> <p>B 右舷側外板に亀裂及び凹損、操舵室右舷側側壁ハンドレールの脱落</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、空船で、令和元年10月19日09時00分ごろ阪神港神戸区に向けて千葉県千葉港を出港した。</p> <p>航海士Aは、20日12時00分ごろから単独の船橋当直に当たり、15時16分ごろ、田倉埼南西方沖を約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により北進中、右舷船首方に漂泊中のB船及びその東方に漂泊中のプレジャーボート1隻を認めた。</p> <p>航海士Aは、15時18分ごろ、B船とその東方のプレジャーボートとの間を通過して加太瀬戸に向かおうと思い、針路を右に転じた。</p> <p>A船は、田倉埼西方沖を北北東進中、航海士Aが、左舷船首方のB船が航行を開始してA船の船首方に接近する状態であることを認めたものの、B船がA船の船首方を通過すると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>A船は、田倉埼北西方沖を航行中、航海士Aが、15時21分ごろ振動を感じてB船と衝突したことに気付いたものの、左舷船首方に航行しているB船を認めたので、B船に大した損傷はないと思い、加太瀬戸に向けて航行を続けた。</p> <p>船長Aは、振動を感じて昇橋し、航海士Aから説明を受けるとともに、船尾方にA船を追い掛けて来るプレジャーボートを認めたので、加太瀬戸を通過してから停船しようと思い、機関の回転数を下げた。</p> <p>A船は、船長Aが15時40分ごろVHF無線電話で本事故の発生を海上保安庁に通報し、和歌山市地ノ島北方沖で漂泊した後、海上保安官の指示により、和歌山県和歌山下津港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、魚釣りをを行う目的で05時50分ごろ大阪府泉南市岡田漁港を出港した。</p> <p>船長Bは、14時40分ごろ田倉埼北西方沖で流し釣りを開始した後、15時19分ごろ、4回目の流し釣りを終え、別の釣り場へ移動を開始した。</p> <p>船長Bは、流し釣りをしていた際にB船の付近を航行する船舶を見掛けなかったため、周囲に航行中の他船はいないと思っていた。</p> <p>B船は、約7knの速力で北東進中、船長Bが、釣り場に近づいた</p>

	<p>ので漂泊しようと思い、船尾方を振り向いて見たところ、約5mの所にA船の球状船首部を認め、機関を全速力前進としたものの、B船の右舷側とA船の球状船首部左舷側とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船が航行を続けていたので、別のプレジャーボートに乗船している知人にA船を追い掛けてもらうとともに、B船の損傷を確認した後に自らもA船を追い掛けた。</p> <p>B船は、A船付近で漂泊して巡視艇が来るのを待ち、海上保安官の指示により、岡田漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付図2 A船のドライブレコーダーに記録された映像、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、付表2 B船のGPS記録(抜粋) 参照)</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、B船がA船の船首方に接近する状態であることを認めた際、汽笛を吹鳴し、減速しておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、釣り場を移動する前に周囲の見張りをしておけばよかったと本事故後に思った。</p>
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	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、田倉埼北西方沖を北北東進中、航海士Aが、漂泊中のB船が航行を開始してA船の船首方に接近する状態であることを認めた際、B船がA船の船首方を通過すると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、田倉埼北西方沖で漂泊状態から発進して北東進中、船長Bが、周囲に航行中の他船はいないと思い、航行を続けたことから、船尾方から接近するA船に気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、田倉埼北西方沖において、A船が北北東進中、B船が漂泊状態から発進して北東進中、航海士Aが、B船がA船の船首方を通過すると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、周囲に航行中の他船はいないと思い、航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 接近する他船を認めた場合は、余裕のある時機に音響信号を行い、十分な距離を保って航行すること。 ・ 航行を開始する際は、他船を見落とさないよう、周囲の状況を確認するなど、適切な見張りを行うこと。 ・ 衝突事故が発生した場合は、速やかに停船して自船及び相手船の状況を確認し、海上保安庁に通報すること。

付図1 航行経路図



付図2 A船のドライブレコーダーに記録された映像



付表 1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
15:10:17	34-14-18.9	135-02-56.6	004.0	11.3
15:10:48	34-14-24.6	135-02-57.1	003.4	11.2
15:11:18	34-14-30.1	135-02-57.5	006.0	11.2
15:11:48	34-14-35.7	135-02-58.2	005.5	11.2
15:12:18	34-14-41.3	135-02-58.9	006.0	11.2
15:12:47	34-14-46.7	135-02-59.6	007.4	11.2
15:13:18	34-14-52.5	135-03-00.2	003.4	11.2
15:13:49	34-14-58.3	135-03-00.6	003.2	11.2
15:14:17	34-15-03.5	135-03-01.0	004.1	11.2
15:14:48	34-15-09.3	135-03-01.3	000.6	11.2
15:15:17	34-15-14.7	135-03-01.4	000.5	11.1
15:15:47	34-15-20.2	135-03-01.4	000.5	11.0
15:16:19	34-15-26.0	135-03-01.6	001.0	10.9
15:16:48	34-15-31.2	135-03-01.5	359.1	10.7
15:17:17	34-15-36.4	135-03-01.5	359.9	10.7
15:17:48	34-15-41.9	135-03-01.5	358.0	10.7
15:18:47	34-15-52.0	135-03-03.9	024.2	10.2
15:19:47	34-16-01.0	135-03-09.4	026.4	10.1
15:20:18	34-16-05.7	135-03-12.2	027.6	10.1
15:20:49	34-16-10.3	135-03-15.2	028.5	10.2
15:21:18	34-16-14.6	135-03-18.1	031.4	10.1
15:21:51	34-16-19.3	135-03-21.8	032.4	10.2
15:22:47	34-16-27.5	135-03-27.6	028.4	10.2
15:23:48	34-16-36.7	135-03-33.6	030.8	10.3
15:24:18	34-16-41.4	135-03-36.7	025.0	10.3
15:24:50	34-16-46.3	135-03-39.3	023.6	10.3

※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。

付表2 B船のGPS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※	
	北緯 (° - ')	東経 (° - ')
15:10:00	34-16.2602	135-03.2326
15:10:30	34-16.2576	135-03.2330
15:11:00	34-16.2489	135-03.2301
15:11:30	34-16.2381	135-03.2241
15:12:00	34-16.2281	135-03.2151
15:12:30	34-16.2197	135-03.2123
15:13:00	34-16.2114	135-03.2073
15:13:30	34-16.2002	135-03.1987
15:14:00	34-16.1915	135-03.1910
15:14:30	34-16.1823	135-03.1905
15:15:00	34-16.1706	135-03.1867
15:15:30	34-16.1628	135-03.1818
15:16:00	34-16.1539	135-03.1754
15:16:30	34-16.1446	135-03.1674
15:17:00	34-16.1388	135-03.1654
15:17:30	34-16.1281	135-03.1601
15:18:00	34-16.1159	135-03.1557
15:18:30	34-16.1024	135-03.1485
15:19:00	34-16.0885	135-03.1412
15:19:30	34-16.1205	135-03.1646
15:20:00	34-16.1642	135-03.2079
15:20:30	34-16.2063	135-03.2557
15:21:00	34-16.2472	135-03.3023
15:21:30	34-16.3114	135-03.2952
15:22:00	34-16.3544	135-03.3028
15:22:30	34-16.3756	135-03.3489
15:23:00	34-16.3955	135-03.4097
15:23:30	34-16.4245	135-03.4676
15:24:00	34-16.4712	135-03.4994

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。