

船舶事故調査報告書

令和5年5月17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4年12月17日 13時30分ごろ
発生場所	和歌山県和歌山下津港外港 田倉埼灯台から真方位154° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 14.9′ 東経135° 04.3′）
事故の概要	セメント運搬船第三十すみせ丸は、西北西進中、また、プレジャーボート孝丸は、船首を東方に向けて漂流中、両船が衝突した。 第三十すみせ丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、孝丸は、右舷船首部の割損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月26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 セメント運搬船 第三十すみせ丸、358トン 134636、辰和海運株式会社（A社） 49.99m×9.60m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成8年5月 B プレジャーボート 孝丸、5トン未満 252-16515和歌山、個人所有 6.33m（Lr）×2.35m×1.05m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成2年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年2月1日 免状交付年月日 令和2年1月31日 免状有効期間満了日 令和7年5月7日 航海士A 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成6年5月27日 免状交付年月日 平成30年6月18日 免状有効期間満了日 令和5年6月17日 B 船長B 65歳 二級小型船舶操縦士

	免許登録日 平成19年7月27日 免許証交付日 令和3年9月7日 (令和9年7月26日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部の割損、電動ウインチに破損、船首部の手すりに曲損 (全損)
気象・海象	気象：天気 小雨、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、セメント約500tを積載し、令和4年12月17日13時05分ごろ広島県広島港に向けて和歌山下津港和歌山北区を出港した。</p> <p>A船は、13時20分ごろ船長Aが出港操船を終えてから出港部署配置を解き、操舵スタンド左舷側のレーダーをノースアップ表示で3Mレンジに設定させ、約280°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操船により航行した。</p> <p>航海士Aは、船首配置の作業を終え、13時23分ごろ事務室内で運航会社宛にA船の航海計画書を電子メールで送信した後、事務作業を行って、13時28分ごろに船橋当直を行う目的で昇橋した。</p> <p>航海士Aは、操舵スタンド左舷側のレーダー画面を見ながら、簡単な航海当直の引継ぎを船長Aから受けた後、レーダー画面を再確認しながら航海当直を始め、船長は操舵室後方の海図台で事務作業を始めた。</p> <p>出港時、船尾配置だった機関長は、出港作業を終え、機関室の見回りを行った後、機関室内の拭き掃除の途中、使用していたモップを船尾甲板でゆすいでいたところ、右舷船尾正横2m付近に白いクーラーボックスにしがみついた、船尾方に通り過ぎる落水者（以下「船長B」という。）を認め、13時30分ごろ昇橋して右舷後方に落水者を発見した旨の報告を行った。</p> <p>航海士Aは直ちに手動操船に切り替え右転操作を行い、海図台で事務作業していた船長Aは主機を徐々に減速させるとともに、船長Bを発見したことを海上保安部に通報した。</p> <p>A船は、ゆっくり船長Bに接近したが、A船に船長Bの救助に適した小型船を搭載していなかったため、船長Aが拡声器を用いて付近にいたプレジャーボート（以下「C船」という。）に船長Bの救助を依頼した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、06時00分ごろ和歌山市沖ノ島南方海域の釣り場に向けて和歌山県海南市の係留地を出発した。</p>

	<p>B船は、釣り場を変えながら昼過ぎまで釣りをを行い、はまちが12本釣れたので、魚の鮮度保持処理（血の洗い流し）（以下「下処理」という。）を左舷後部甲板の生け簀で行いながら帰航することとし、13時00分ごろ針路約130° 約7.8knの速力で田倉埼南東方に向けて和歌山市虎島南方海域の釣り場を出発した。</p> <p>B船は、13時18分ごろ田倉埼南東方沖に到着し、船首を東方に向けて漂泊を始め、船長Bが、生け簀を見たところ、生け簀の中を泳ぐはまち1匹を見付け、このはまちも下処理が必要と思った。</p> <p>船長Bは、船尾方を向いて、下処理が終わったはまちを2つのクーラーボックスに入れ、泳いでいたはまちを生け簀からすくい揚げて下処理を行っていたところ、13時30分ごろ衝撃を受けた。</p> <p>船長Bは、船首方を振り返るとほぼ同時に錨が頭上を通るのを認め、直後にA船の右舷方の海に投げ出された。</p> <p>B船は、A船の左舷方で転覆した。</p> <p>C船の船長は、船長Aの依頼を受け、13時47分ごろ同乗者2人と協力して船長Bを救助し、B船に船長B以外の乗船者がいないことを船長Aに伝えた後、携帯電話で海上保安部に通報したところ、同保安部の指示で和歌山下津港和歌山第1区所在の海上保安部専用棧橋に搬送した。</p> <p>船長Bは、生理的振戦^{しんせん}があったが、負傷はしていなかった。</p> <p>B船は、来援した巡視艇に和歌山市雑賀崎^{まがさき}にえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A及び航海士Aは、レーダーを用いて船橋当直の引継ぎを行った際、レーダー映像には友ヶ島及び田倉埼付近に多数の小型船が映っていたが、本船船首方付近にB船が映っていなかったと本事故後に思った。</p> <p>A船は、船首楼中央部にバケットエレベーター（チェーンに装着された多数のバケットが上下に回転することで、セメントを垂直に搬送することができる装置）が設置されており、正船首方約8°の範囲に死角が生じていたが、船橋内で左右舷どちらかに移動すれば、死角を補うことができた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、時折雨が降る中、レーダーの雨雪反射抑制（FTC）の調整を行っていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、出港操船時から航海士Aと船橋当直を交替するまでの間、操舵スタンド後方で操船を行っていたので、B船が船首死角に入っていたことに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、昇橋してすぐに操舵スタンド左舷側のレーダーの後方に立って船長からの引継ぎを受けたので、B船が船首死角に入っていたことに気付かなかったと本事故後に思った。</p>

	<p>船長Bは、漂泊中、魚の下処理を行ううちにその作業に意識を集中し、周囲の見張りを十分に行っていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、手動膨張式の救命胴衣（首掛け式）を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、和歌山下津港外港を西北西進中、船長A及び航海士Aが、レーダーを用いて航海当直の引継ぎを行っていた際、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長A及び航海士Aは、レーダー映像に本船船首方付近のB船が映っていなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、船首死角を補う見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>A 船は、時折雨が降る中、レーダーのFTCの調整が行われていなかったことから、レーダー映像に本船船首方付近のB船が映っていなかったものと考えられる。</p> <p>B 船は、和歌山下津港外港で船首を東方に向けて漂泊中、船長Bが、魚の下処理を行ううちにその作業に意識を集中していたことから、A船の接近に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、和歌山下津港外港において、A船が西北西進中、B船が船首を東方に向けて漂泊中、船長A及び航海士Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、魚の下処理を行ううちにその作業に意識を集中していたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船橋当直の引継ぎを行う者（前直者）は、周囲の状況を目視及び航海計器等で確認し、引継ぎを行うことに支障がない状況下で、次の点について引継ぎを行うこと。 <ol style="list-style-type: none"> (1) 航海状態及び航海計画 (2) 周囲の船舶の動向 (3) 航海計器類の作動及び設定状況等 (4) 気象及び海象の現状と引継ぎ後の予測等 ・ 船橋当直の引継ぎを受ける者（次直者）は、引継ぎ前に周囲の状況を目視等で確認してから引継ぎを受けること。 ・ 漂泊している船舶の船長は、漂泊中の船舶も航行中の船舶と同様と考え、特定の作業だけに意識を集中することなく、周囲の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

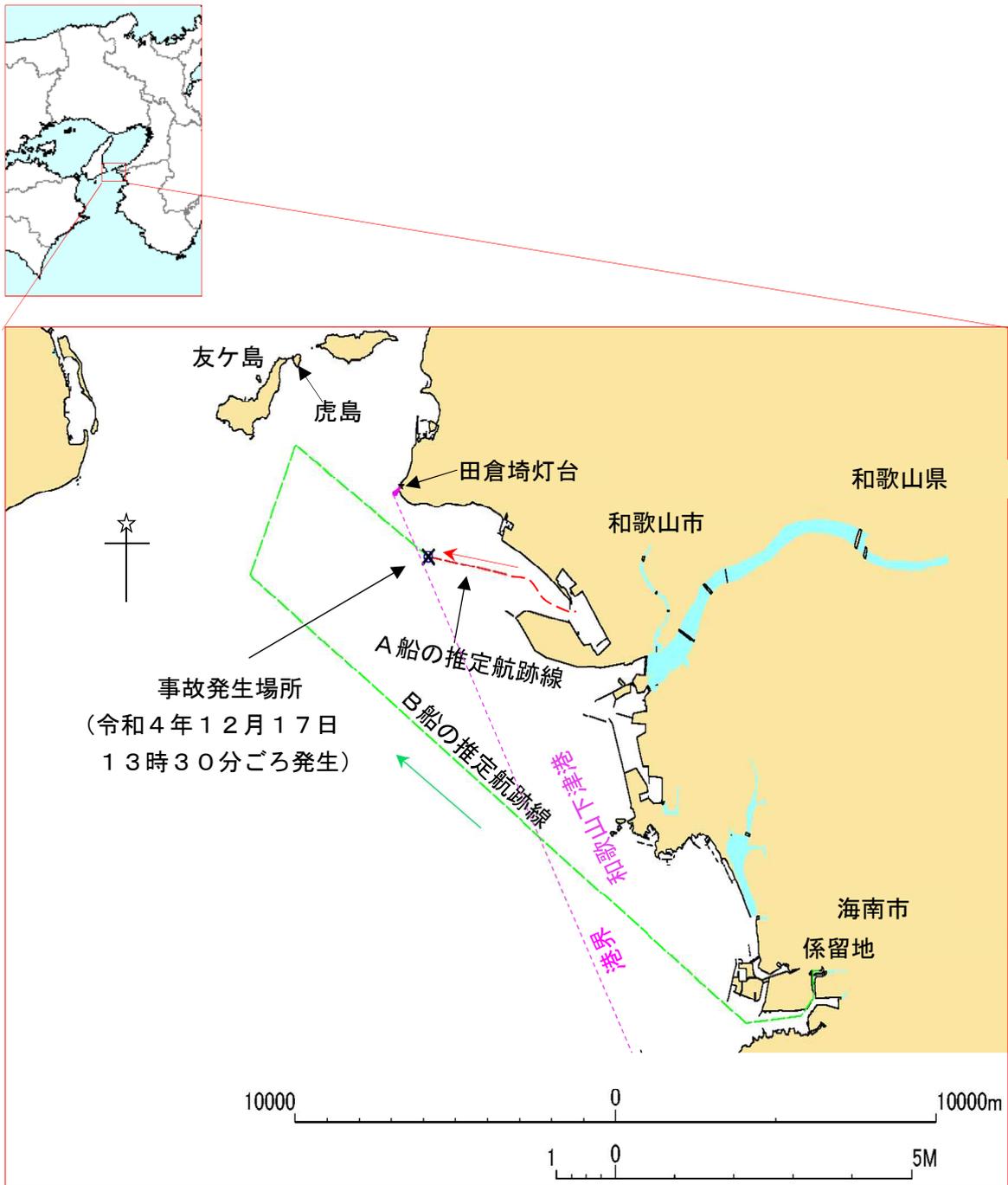


写真1 A船



写真2 B船

