

船舶事故調査報告書

令和5年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和5年4月21日 12時20分ごろ
発生場所	兵庫県赤穂市赤穂港南方沖 赤穂御埼灯台から真方位193°2.7海里付近 (概位 北緯34°41.2' 東経134°23.8')
事故の概要	セメント運搬船第二十五すみせ丸は、船首を西南西方に向けて錨泊中、また、漁船長福丸は、えい網しながら西北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年5月16日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A セメント運搬船 第二十五すみせ丸、749トン 134610、エスオーシー物流株式会社 B 漁船 長福丸、4.99トン HG3-41748（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部に擦過傷 B 左舷船首部かんぬきに折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、荷役待機の目的で、右舷錨4節を投入し、黒色球形形象物を掲げて船首を西南西方に向けて錨泊していた。 船長Aは、船橋で書類整理等を行いながら周囲の見張りを行った後、船橋を無人として食堂で昼食をとっていたところ、航海士から衝撃音がしたのでA船周辺の確認を行う旨の報告を受けた。 船長Aは、航海士からB船と衝突した旨の報告を受け、両船の損傷状況及び負傷者がいないことを確認した後、本事故の発生をA船運航会社に連絡するとともに海上保安庁に通報した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、底引き網漁の目的で、約4.5ノットの対地速力で自動操舵によりえい網しながら西進していた。 船長Bは、船尾甲板での選別作業を終えて漁獲物を前部甲板の生け簀へ運ぶ際、右舷船首方に錨泊中のA船を認めた。 船長Bは、自動操舵でこのまま西進していれば、A船の南側を無難に通過できると思い、操舵室内で食事や雑用をしていたところ、衝撃

	を感じてB船とA船とが衝突したことを知った。 B船の整備業者担当者は、本事故後にB船の自動操舵装置を点検した際、‘同装置の油圧ポンプに接続されたゴム製の油圧ホース’（以下「本件ホース」という。）に経年劣化による裂け目及び作動油の漏れを確認した。 船長Bは、B船が南寄りの風波を受けながら自動操舵により西進中、本件ホースが裂けて作動油が漏れ、十分な当て舵が取られずに針路が右に偏向したと本事故後に思った。
分析	A船は、船橋を無人とし、黒色球形形象物を掲げて錨泊中、A船の右舷船尾部にB船の左舷船首部が衝突したものと考えられる。 B船は、自動操舵によりえい網しながら西進中、船長Bが、右舷船首方で錨泊中のA船の南側を無難に通過できると思い、操舵室内で食事や雑用をしていたことから、B船の針路が右に偏向して錨泊中のA船に向かって西北西進していることに気付かず、A船に衝突したものと考えられる。 B船は、南寄りの風波を受けている状況下、自動操舵により西進中、本件ホースが経年劣化で裂けたことから、作動油が漏れて十分な当て舵が取られずに針路が右に偏向して西北西進したものと考えられる。
原因	本事故は、B船が、南寄りの風波を受けている状況下、自動操舵によりえい網しながら西進中、船長Bが、操舵室内で食事や雑用をしていたため、B船の針路が右に偏向して錨泊中のA船に向かって西北西進していることに気付かず、A船に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、航行中、他船との位置関係が継続的に把握できるよう、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・船長は、ゴム製の油圧ホースが経年劣化により裂けたりすることを認識し、長期間使用されたものは早めに新替えすること。