

船舶事故調査報告書

令和7年11月19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7年6月14日 00時52分頃
発生場所	和歌山県和歌山下津港 和歌山北港西防波堤灯台から真方位287° 1,530m付近 (概位 北緯34° 14.3′ 東経135° 06.1′)
事故の概要	セメントタンカー第二十六すみせ丸は、東南東進中、また、引船きのくには、はしけ ^{デーエスビー} DSB801をえい航して西北西進中、第二十六すみせ丸とはしけDSB801とが衝突した。
事故調査の経過	令和7年6月17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 セメントタンカー 第二十六すみせ丸、748トン 142378、エスオーシーマリン株式会社（A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 B 引船 きのくに、19トン 260-49634神戸、大泉物流株式会社（B社） C はしけ DSB801、総トン数不詳（全長約44.00m） なし、B社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級（航海） B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷、右舷船首部ブルワークに曲損等 B なし C 右舷中央部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、揚げ荷役の目的で、和歌山下津港北区A岸壁に向けて同港内の錨地を発した。 船長Aは、法定灯火のほかに、入港準備に備えて甲板上を照らす作業灯を点灯して、和歌山下津港北区航路（以下単に「北区航路」という。）の西側出入口に向け約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でA船を東南東進させた。 船長Aは、抜錨後に代理店から、はしけをえい航した小型船が出航して北区航路を航行することを聞いていた。 船長Aは、A船の針路を北区航路西側出入口の右端に向けた00時43分頃、北区航路東側出入口付近を西北西進中のB船の両舷灯を左舷船首方に認め、これまでに北区航路で小型船とは左舷を対して通過

	<p>していたので、B 船及びはしけと左舷を対して通過すると思い、同じ針路で A 船を航行させた。</p> <p>A 船は約 8 kn の速力で北区航路西側入口付近に近づいた 00 時 51 分頃、船長 A が、B 船の右舷灯のみが見える状況となったので、衝突の危険を感じ、注意喚起のため探照灯を照射した後、左舵一杯を取り主機を全速力後進としたが、00 時 52 分頃 A 船の右舷船首部と C 船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長 A は、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、空船の C 船をえい航して、B 船の船尾端から C 船の船尾端まで約 76 m の引船列（以下「B 船引船列」という。）を構成し、B 船に法定灯火を表示し、C 船に舷灯及びマスト灯を点灯し、和歌山下津港海南区に向けて同港北区 F 岸壁を出航した。</p> <p>B 船引船列は、レーダーを 0.5 海里レンジ、ヘッドアップ表示とし、約 5～6 kn の速力で、手動操舵で北区航路を西北西進していた。</p> <p>船長 B は、以前に B 船が出航して北区航路を航行中、錨地を発した船舶が右舷方から接近したことがあり、また、右舷方の北区航路西側出入口北方沖に複数の錨泊船がいたので右方が気になり、同航路の中間より少し手前で徐々に航路の中央寄りに向けて B 船引船列を航行させていたところ、右舷船首方にまぶしい明かりを見た。</p> <p>船長 B は、見た明かりが動いていないように見え、これまでに見たことがないまぶしい明かりであったので不審に思ったが、レーダーレンジを切り替えるなどして同明かりを確認しないまま、同明かりに意識を向けながら操船を続けた。</p> <p>B 船引船列は、西北西進中、船長 B が、船首方至近に A 船の船首部を認めたが、気が動転し、航路外に避けようと左舵一杯としたことで、A 船の前路に向けて航行することとなり、C 船と A 船とが衝突した。</p> <p>船長 B は、視界が良かったので目視のみの見張りにより操船を行っており、レーダーを見ていなかった。</p> <p>（付図 1 事故発生経過概略図 参照）</p>
分析	<p>A 船は、北区航路西側出入口に向け東南東進中、船長 A が、左舷船首方に接近する B 船引船列を認めた際、B 船引船列が左舷を対して通過すると思い込み、針路を保持して東南東進を続けたことから、左舵を取って前路に接近する B 船引船列を認め、左舵を取り主機を全速力後進としたものの、C 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 A は、北区航路東側出入口付近を航行中の B 船の両舷灯を左舷船首方に認めた際、これまでに同航路内で小型船とは左舷を対して通過していたことから、B 船引船列と左舷を対して通過すると思い込んだものと考えられる。</p>

	<p>B 船引船列は、北区航路を西北西進中、船長Bが、右舷船首方にまぶしい明かりを見た際、目視のみに頼ってレーダーを使用した適切な見張りを行っていなかったことから、同明かりをA 船の明かりと認識するのが遅れ、船首方に接近したA 船を認めた際、気が動転して航路外に避けようと左舵一杯としてA 船の前路に向けて航行することとなり、A 船とC 船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bが右舷船首方に見たまぶしい明かりは、A 船が入港準備に備えて甲板上を照らすために点灯していた作業灯の明かりであったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、視界も良く、目視のみの見張りにより操船を行い、レーダーを見ていなかったことから、右舷船首方に見えていたまぶしい明かりが動いていないように見え、A 船の作業灯であることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、まぶしい明かりを見た際、レーダーレンジを切り替えるなどして適切な見張りを行っていれば、早期に同明かりを船舶の明かりと認識して、A 船の前路に向けて航行することもなく無難に行き会うことができた可能性が考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、和歌山下津港において、A 船が東南東進中、B 船引船列が西北西進中、船長Aが、左舷船首方に接近するB 船引船列を認めた際、B 船引船列がA 船の左舷を対して通過すると思い込み、針路を保持したため、また、船長Bが、右舷船首方にまぶしい明かりを見た際、目視のみに頼ってレーダーを活用した適切な見張りを行っていなかったため、同明かりをA 船の明かりと認識するのが遅れ、船首方にA 船を認めた際、気が動転して航路外に避けようと左舵一杯としてA 船の前路に向けてB 船引船列が航行することとなり、A 船とC 船とが衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A 社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 相手船の動静が不明瞭な状況では、汽笛による音響での警告信号を適切に行うとともに、早い段階での機関の減速、停止措置を徹底する。 ・ 全社船に速報を発信し、注意喚起を実施するとともに、船長会を開催して本件事故の検証を行った後、船員向けに事故の解説を行う安全会議を行った。 <p>B 社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 航路では、右側通行、右側避航であることを徹底する。 ・ 出港時には、内航代理店への連絡に加えて、入出港船の情報を確認する。 ・ 視界に支障がない場合や入出港船の有無にかかわらず、必ずレーダーを使用して周囲の状況や他船の動きを確認する。 ・ B 社社員が月に2 回B 船に同乗して作業確認を行った上、不定期

でドライブカメラの映像確認を行い、操船に問題点があれば指摘し改善するよう指導する。

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。

- ・ 船橋当直者は、港内で反航船と行き会う場合は、当該他船の動作に対し思い込みをせず、早めに、汽笛を鳴らすなどして注意喚起を行うこと。
- ・ 船長は、目視のみに頼ることなく、レーダーレンジを適宜切り替えて活用し、常時適切な見張りをを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

