

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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6年6月20日 12時28分頃
発生場所	和歌山県和歌山下津港外港 和歌山北港北防波堤灯台から真方位265°1.4海里（M）付近 （概位 北緯34°14.1′ 東経135°05.4′）
事故の概要	貨物船第十天神丸は、北北西進中、また、プレジャーボート海人は、船首を南方に向けて漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年6月28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 貨物船 第十天神丸、499トン 136384、田村石材株式会社（A社） B プレジャーボート 海人、5トン未満（長さ6.33m） 252-19060和歌山、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、二級小型
負傷者	A なし B 軽傷 2人（船長B、同乗者）
損傷	A 球状船首から右舷外板に擦過傷 B 右舷外板に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.5m
事故の経過	A船は、旋回式クレーンが船首部に設置された砂利・石材運搬船兼貨物船で、船長Aほか5人が乗り組み、空倉で、和歌山下津港外港の岸壁で積荷役を行うため、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、船長Aが単独で操船を行い、約13ノットの対地速力で自動操舵により北北西進していた。 船長Aは、12時20分頃に入港操船を行うために前直の航海士から操船を引き継いだ際、特段の引継事項はないと言われたので付近に航行の支障となる他船はいないと思い、船首部の旋回式クレーンで船首方に死角があったが、操舵スタンドの後方に立ったまま目視のみで見張りを行っていた。（写真1参照）



写真1 A船船首方視界

船長Aは、和歌山下津港の北区航路に入航しようとして和歌山北港海つり公園の西方沖で手動操舵に切り替えて右舵を取り、主機の減速を始めたところ、A船の船首部右舷側至近にB船を認め、B船がA船の右舷側船体を擦りながら船尾方に通過していくのを見た。

船長Aは、B船と衝突したと思ったが、落水した船長Bが泳いでB船に戻り、航行を始めたのを見て安堵し、B船の救助も海上保安庁への事故発生の通報も行わないまま、入港操船を続け、A船は、北区航路に入航した後、目的の岸壁に着岸した。

船長Aは、荷役を始めた後、船舶所有者に本事故の発生を電話連絡した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、家族1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、和歌山県和歌山市所在のマリーナを出航し、釣り場を移動しながら漂泊して釣りを行っていた。（写真2参照）



写真2 B船

船長Bは、和歌山北港海つり公園北西方沖に移動してB船の船首を南方に向け、11時30分頃から船外機を停止して漂泊を始め、船長Bが左舷方を向いて、同乗者Bが右舷方を向いて、それぞれ舷の外に竿を出して後部甲板で座って釣りを行った。

船長Bは、後部甲板で座って時折周囲を見回していたが、釣りを中断しようとした立ち上がった際、B船の船首方から接近してくるA船を認め、船外機を始動して移動するのは困難であると思い、同乗者Bに海に飛び込んで逃げようと声を掛け、海に飛び込んだ。

同乗者Bは、左舷側に移動して海に飛び込もうとしていたときに、A船の球状船首とB船の右舷船首部とが衝突し、その衝撃でキャビンに体をぶつけ、落水した。

	<p>B船は、船長B及び同乗者Bが泳いで戻って乗船し、出航地に帰航した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、帰航後、医療機関を受診し、船長Bが右肩打撲傷等、同乗者Bが左手関節等の打撲傷と診断された。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、後部甲板で座っている姿勢では、キャビンに遮られて船首方を見通すことができなかった。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、いずれも救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、船首方に死角が生じた状態で北北西進中、船長Aが、操舵スタンドの後方に立ったまま目視のみで見張りを行い、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、船首方で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、入港操船を行うこととして前直の航海士から操船を引き継いだ際、特段の引継事項はないと言われて付近に航行の支障となる他船はいないと思ったことから、船首方に死角があったもののレーダーによる前路の確認は行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、和歌山下津港外港において、船首を南方に向けて漂泊中、船長Bが、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、船首方から接近するA船に気付くのが遅れ、衝突を避ける措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船の後部甲板で座ったまま周囲を見回していたが、キャビンによる死角があり、船首方から接近するA船に気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が船首方に死角が生じた状態で北北西進中、B船が船首を南方に向けて漂泊中、船長Aが、船首方の死角を補う見張りを行っていなかったため、船首方で漂泊中のB船に気付かず、また、船長Bが、キャビンによる死角があり、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、船首方から接近するA船に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本件事故を受けて自社の全船に対して、再発防止策として以下の項目を徹底するように教育を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航海当直につく際は、レーダーを活用して適切な見張りを行うこと。 ・キャビン等で死角が生じている船舶は、死角を補うように、適宜動いて見張りを行うこと。 ・当直交代をする際は、周囲の状況を完全に把握した上で引き継ぐこと。 <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>

- ・ 操船者は、前直からの引継事項の有無に関わらず、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるよう、レーダーの活用を含め常時適切な見張りを行うこと。
- ・ 小型船舶の船長は、漂流中であっても、常時適切な見張りを行うこと。
- ・ 操船者は、船舶事故に遭遇した場合、速やかに海上保安庁に通報を行うとともに、被害状況を確認して必要な救助等の措置を採ること。

付図 1 航行経路図

