

船舶事故等調査報告書

平成22年9月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年5月21日 09時01分ごろ
発生場所	明石海峡航路 兵庫県淡路市江崎灯台から真方位038° 1,850m付近（概位 北緯34° 37.2′ 東経135° 00.4′）
事故等調査の経過	平成22年6月2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 押船 ^{ほんろうん} 翻運丸、119トン 134708、正昇海運有限会社 30.25m×9.00m×5.80m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、平成7年3月16日 B 台船 ^{ジェイエフイー エヌ} J F E N 2、約3,553トン 正昇海運有限会社 98.50m×27.30m×3.80m、鋼 平成7年（建造） C モーターボート ^{こんびら} 金比羅丸、3.78トン 260-11126、個人所有 9.55m(Lr)×2.32m×0.78m、FRP ディーゼル機関、154.45kW、昭和54年5月
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 34歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成14年12月6日 免状交付年月日 平成19年8月24日 免状有効期間満了日 平成24年12月5日 C 船長 男性 66歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成15年9月12日 免許証交付日 平成20年6月25日 （平成25年9月11日まで有効）
死傷者等	A なし C なし
損傷	B 右舷船首部に擦過傷 C 左舷前部にき裂
事故等の経過	A船は、B船と全長約120mの一体型押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、船長Aほか6人が乗り組み、鋼材約2,000トンを満た

	<p>載したB船を押して、阪神港大阪区に向け、視界制限状態となった明石海峡航路を約12.0ノット(kn)の速力で自動操舵により東進した。</p> <p>船長Aは、長音1回の霧中信号を行いながら明石海峡航路を東進中、レーダーを3海里(M)レンジとして使用し、エコトレイル機能によりC船が北進していることを知り、C船が船尾方を通過すると思い、同じ速力で航行した。</p> <p>船長Aは、その後、大阪湾海上交通センターからVHFにより、A船押船列の右前方から漁船が接近しているため注意するよう情報提供を受けたので、汽笛を手動吹鳴に切り換えて長音を鳴らし続け、右前方に向けて探照灯を照射した。</p> <p>船長Aは、汽笛や探照灯の照射により、注意喚起信号を行ったので、引き続きC船がA船押船列の船尾方を通過してくれると思って航行中、平成22年5月21日09時01分ごろ、江崎灯台から真方位038°1,850m付近において、B船の右舷船首部とC船の左舷前部とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、兵庫県淡路島東岸沖の釣り場から同県明石港に向けて約5.0knの速力で、明石海峡航路を北進した。</p> <p>船長Cは、C船にレーダーが設備されていなかったため、GPSプロッターで船位を確認しながら、音響による信号を行わずに航行した。</p> <p>船長Cは、A船押船列の汽笛信号に気付かず、明石海峡航路を横断中、左舷正横至近にA船押船列を初めて視認し、機関を後進にかけたが、衝突した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約100m 海象：海上 平穏、潮流 東流 約2.7kn 特記事項：海上濃霧警報発表中</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本来の船長が休暇下船したため、船長Aが臨時に船長職についた。</p> <p>船長Aは、VHFにより海上濃霧警報が発表されたことを知った。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>A船押船列は、視界制限状態となった明石海峡航路において、霧中信号を行いながら東進中、接近するC船をレーダーで探知したが、船長Aが、汽笛の吹鳴及び探照灯の照射により注意喚起信号を行ったので、C船がA船押船列の船尾方を通過してくれると思い、針路及び速力を保持して航行し、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、視界制限状態となった明石海峡航路を北進中、船長Cが、適切な見張りを行わなかったことから、A船押船列の汽笛信号に気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>船長Cは、C船にレーダー設備がなかったため、GPSプロッターにより船位を確認しながら航行していたものと考えられる。</p> <p>船長Cは、音響による信号を行わずに航行してい</p>

		<p>たものと考えられる。</p> <p>船長Cが、霧のため視界制限状態となった際、航行を継続したことが本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、霧のため視界制限状態となった明石海峡航路において、A船押船列が東進中、C船が北進中、A船押船列がC船をレーダーで探知したのちに、注意喚起信号を行ったことから、C船が船尾方を通過してくれると思い、針路及び速力を保持して航行し、また、C船が、適切な見張りを行わなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	