

船舶事故調査報告書

平成22年10月14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（灯浮標）
発生日時	平成21年12月26日 23時21分ごろ
発生場所	瀬戸内海東部の播磨灘 兵庫県淡路島北西方の播磨灘航路第6号灯浮標 （概位 北緯34°34.3′ 東経134°51.0′）
事故調査の経過	平成22年7月5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 第十一 ^{ほうえい} 豊栄丸、414トン 136551、豊栄建設株式会社 29.97m×17.65m×7.53m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成12年7月 B バージ ^{とうしん} 東進 豊栄建設株式会社 107.88m×20.0m×7.0m、鋼
乗組員に関する情報	船長 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許登録日 昭和56年5月21日 免状交付年月日 平成22年5月14日 免状有効期間満了日 平成27年7月21日
死傷者等	なし
損傷	A船：左舷船尾部に擦過傷 播磨灘航路第6号灯浮標：マーキングセンサー1本が折損、標体胴板部に凹損（約30cm×約30cm×約3cm）
事故の経過	A船は、船長ほか5人が乗り組み、空倉のB船を船首に結合してA船押船列を構成し、船首約1.8m、船尾約3.2mの喫水で、阪神港堺泉北区汐見ふ頭を出港して明石海峡航路を西進した。 船長は、出港操船に続いて航海当直にあたり、平成21年12月26日22時25分ごろ明石海峡大橋の下を通過し、明石海峡航路西口を出航して明石海峡航路西方灯浮標の北方を通過したのち、播磨灘航路第6号灯浮標（以下「6号灯浮標」という。）の北方に向く針路とし、約11.0ノットの対地速力で自動操舵により播磨灘を西南西進した。 船長は、北西の風波を右舷方から受けながら航行中、6号灯浮標に接近していることに気付くのが遅れ、同灯浮標が見えた瞬間に距離が近いことに気付き、同灯浮標を避けようとして舵を切った。

	<p>船長は、衝突の衝撃を感じなかったことから、6号灯浮標に衝突しなかったものと思ひ、関門港に向けて航行を続けた。</p> <p>船長は、翌27日早朝、海上保安庁からの電話で、6号灯浮標への衝突の有無について問い合わせがあったので、船体を確認したところ、A船の左舷船尾甲板上に黄色の塗料が付着しているのを発見し、衝突したことを知った。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約5～8m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm以上、潮流 東流</p>	
その他の事項	<p>船長は、船橋前部中央でいすに座って操船していたが、その位置で見張りを行うと、‘B船の船首部に設けられたクレーンの操縦室により、正船首方を見通すことができない状況’（以下「船首死角」という。）であった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船押船列は、播磨灘を6号灯浮標の北方に向けて西南西進中、船長が、船橋前部中央のいすに座って操船し、船首死角が生じていたが、船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったことから、北西風により左方に圧流されて6号灯浮標に向いていることに気付かずに自動操舵により航行し、A船の左舷船尾部と同灯浮標とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船首方至近に6号灯浮標を視認したので、転舵して同灯浮標を避けようとしたが、同灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、衝撃を感じなかったことから、6号灯浮標と衝突したことに気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船押船列が播磨灘を西南西進中、船長が、船首死角を補う適切な見張りを行っていなかったため、北西風により圧流されて6号灯浮標に向いていることに気付かずに自動操舵により航行し、A船と同灯浮標とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	