

船舶事故調査報告書

平成23年8月25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 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年7月17日（土） 10時55分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港南方沖 東播磨港別府西防波堤灯台から真方位239° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 41.1′ 東経134° 48.3′）
事故調査の経過	平成23年2月24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 引船 第七よし丸、82.39トン 113854、株式会社丸辰商会 25.80m×5.80m×2.60m、鋼 ディーゼル機関、603kW、昭和48年3月 B はしけ ㊂503、520トン なし、美和海運株式会社 25.40m×7.50m×3.2m、鋼 なし C モーターボート ^{たくお} TAKUO、5トン未満 260-35274兵庫、個人所有 8.55m（Lr）×2.50m×0.92m、FRP ディーゼル機関、154kW、平成8年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 44歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成4年5月27日 免状交付年月日 平成18年6月9日 免状有効期間満了日 平成24年5月26日 C 船長C 男性 57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5年2月3日 免許証交付年月日 平成19年9月11日 （平成25年4月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 左舷船首擦過傷 C 船首甲板破損
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、乗組員1人が乗船したB船をえい

	<p>航し、A船船尾端からB船船尾端までの長さが約75mのA船引船列を構成し、東播磨港南方沖を針路約145°（真方位、以下同じ。）、速力約7.0ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航行中、船長Aが、平成22年7月17日10時54分ごろ右舷前方にC船を初めて視認したが、C船がA船引船列を避けるものと思って針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>その後、C船が、A船引船列を避ける様子がなかったため危険を感じ、長音1回を吹鳴したが、10時55分ごろ、東播磨港別府西防波堤灯台から239°1.5M付近で、B船の右舷船首の防舷材とC船の船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、各船の損傷状況及びB船の乗組員の安否を確認し、自力で神戸港に向かった。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、東播磨港に向けて自動操舵として針路を約352°に定め、速力約16.0knで航行し、船長Cが、船首方に衝突の危険を感じる他船がいなかったため、下を向き、もつれた仕掛けを直す作業をしていたところ、ふと前方を見てB船に気付き、機関を中立にしたが、B船と衝突した。</p> <p>船長Cは、各船の損傷状況及びA船引船列の乗組員の安否を確認し、その旨を海上保安部に連絡し、自力で東播磨港に向かった。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約4.5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、日頃、プレジャーボートがぎりぎりまで接近したところでA船引船列を回避することを経験していた。</p> <p>船長Aは、衝突の危険を感じ、機関を中立としたが、減速しないまま衝突した。</p> <p>船長Aは、A船の操舵室中央の舵輪の前に立って見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故後、C船を右舷方に初認したとき、状況を判断して右転していれば、C船との衝突を回避できたと思った。</p> <p>船長Aは、舵輪の左側に配置していたレーダーを1.5ないし3Mレンジとして適宜変更して使用していた。</p> <p>船長Cは、本事故後、見張りをしていれば、衝突を回避できたと思った。</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 なし</p> <p>A船引船列は、東播磨港南方沖を南東進中、船長Aが、衝突の約1分前に初めて右舷前方にC船を視認したが、C船が避航するものと思込み、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、東播磨港南方沖を北進中、船首方に衝突の危険を感じる他船が存在しなかったため、船長Cが、仕掛けを直す作業に取り掛かり、適切な見張りを行っていなかったことから、A船引船列のB船と衝突したものと考えられる。</p>

原因	<p>本事故は、東播磨港南方沖において、A 船引船列が南東進中、C 船が北進中、船長 A が、右舷前方から接近する C 船を視認したものの、C 船が避航するものと思ひ込み、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長 C が適切な見張りを行わなかったため、B 船と C 船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船橋当直者は、常時適切な見張りをを行い、他船が接近する場合、他船との衝突のおそれを判断し、衝突を避けるための動作を余裕のある時期にとることが重要である。