

船舶事故調査報告書

平成24年10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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年12月12日（日） 11時28分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市姫路港 姫路市所在の ^{めが} 妻鹿東防波堤灯台から真方位183° 2,530m付近 （概位 北緯34° 44.1′ 東経134° 41.1′）
事故調査の経過	平成23年1月12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 貨物船 めいわなんばあえいと、197トン 134269、有限会社久村海運店 57.52m×9.30m×5.51m、鋼 ディーゼル機関、625kW、平成9年12月 B モーターボート ^{うみんちゆ} 海人、5トン未満 253-13003兵庫、個人所有 6.88m (Lr) × 2.36m × 1.22m、FRP ガソリン機関（船外機）、139kW、平成4年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成15年12月12日 免状交付年月日 平成20年2月26日 免状有効期間満了日 平成25年12月11日 B 船長B 男性 34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21年3月30日 免許証交付日 平成21年3月30日 （平成26年3月29日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 船体中央部船底に亀裂を伴う破口（全損）
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、産業廃棄物560tを積載して姫路港を出港し、阪神港神戸区沖の処分場に向かった。

	<p>船長Aは、姫路港飾磨航路の南東方沖で単独の船橋当直に就き、平成22年12月12日11時18分ごろ、約114°（真方位、以下同じ。）の針路に定め、約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、姫路港東航路の西南西方沖を航行していたとき、左舷船首方約35°約1,600mに前路を右方に横切る態勢のB船を視認し、A船が保持船の立場にあると考え、針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>船長Aは、B船が左舷船首方約40°約200mとなってもそのまま接近するので、2～3秒間汽笛を吹鳴して機関を中立としたところ、機関の回転数が落ちたことを感じて昇橋した機関長が、左舷船首至近に接近するB船を視認して機関を後進にかけたものの、11時28分ごろ、妻鹿東防波堤灯台から183°2,530m付近において、A船の船首部とB船の右舷側とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、姫路市妻鹿漁港を出港して姫路港東航路周辺で釣りを行ったものの釣果がなかったので、釣り場を移動するため、操縦室右舷側の椅子に腰を掛け、約6.0knの速力でトローリングをしながら手動操舵により南進した。</p> <p>船長Bは、右舷側に背を向けた状態であり、時折、首を回して前方を見たものの、背後となる右舷方から前路を左方に横切る態勢で接近するA船及びA船からの汽笛に気付かず、航行を続け、B船とA船とが衝突した。</p> <p>B船は、衝突後、転覆し、船長Bは、海に投げ出されたが、A船によって救助された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>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Bは、キャビンの窓を閉めて操船していた。</p> <p>船長Bは、海に投げ出された際、救命胴衣を着用していなかったが、着衣の浮力で海面に浮いていた。</p>
<p>分析</p> <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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、姫路港を東南東進中、船長Aが、左舷船首方を右方に横切る態勢で接近中のB船を視認した際、B船が避航するものと思い、衝突直前まで針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船が保持船でB船が避航船の関係であったことから、B船が避航するものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、姫路港を南進中、船長Bが、右舷側に背を向けた状態で椅</p>

	<p>子に腰を掛け、トローリングすることに注意を向けていたことから、右舷方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、姫路港において、A船が東南東進中、B船が南進中、船長Aが、左舷船首方を右方に横切る態勢で接近中のB船を視認した際、B船が避航するものと思い、衝突直前まで針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、右舷側に背を向けた状態で椅子に腰を掛け、トローリングすることに注意を向けていたため、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>
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"> ・遊漁中においても、適宜、周囲を見回し、見張りを適切に行うこと。 ・自船が保持船の場合であっても、相手船側が適切な避航措置を採っていないことが明らかな場合は、針路又は速力の変更を大幅に行うなど、衝突を避けるための協力動作をとること。