

船舶事故調査報告書

平成24年6月7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23年2月25日 19時17分ごろ
発生場所	兵庫県姫路港広畑第1区 姫路市所在の広畑東防波堤灯台から真方位005° 1,600m (概位 北緯34° 46.7′ 東経134° 37.8′)
事故調査の経過	平成23年3月11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 ^{ゆうふく} 裕福 236トン 141374、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、 望月海運株式会社 55.77m×9.50m×5.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成22年11月 B 引船 ^{はやみ} 早美丸、164トン 129201、早駒運輸株式会社 30.85m×8.80m×3.78m、鋼 ディーゼル機関、1,912kW、平成1年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年9月21日 免状交付年月日 平成23年4月15日 免状有効期間満了日 平成28年7月18日 B 船長B 男性 29歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成14年3月28日 免状交付年月日 平成19年9月14日 免状有効期間満了日 平成24年3月27日
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷アンカー脱落 B 右舷船尾ブルーワーク及びフェンダー凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、姫路港広畑第1区の港奥の岸壁を離岸し、船長Aが単独で船橋当直に就き、レーダーを0.5海里（M）レンジとして速力約7.2ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で南西進した。 船長Aは、レーダーと目視により左舷前方のB船を認め、B船が港奥に

	<p>向かう内航船であり、左舷対左舷で通過すると思い、同じ速力で南西進を続けた。</p> <p>船長Aは、北東進すると思っていたB船が、北進してきたことから、衝突の危険を感じ、機関を全速力後進としたが、平成23年2月25日19時17分ごろA船の右舷船首部とB船の右舷船尾部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、外国船の出港作業及び警戒業務終了後、船長Bが、単独で船橋当直に就き、レーダーを0.75～1Mレンジとし、基地である姫路港広畑第1区の中央岸壁に向けて約7.5knの速力で北進した。</p> <p>船長Bは、着岸作業のためのロープを準備するため、作業灯を点灯して航行中、右舷方至近のA船に気付き、左舵をとったが、A船と衝突した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 0.5m</p>								
その他の事項	<p>A船は、姫路港から阪神港神戸区に向け、コイル約766tを積載し、船首約2.8m、船尾約3.6mの喫水であり、航海灯を表示していた。</p> <p>B船は、船首約2.1m、船尾約3.1mの喫水であり、航海灯を表示していた。</p> <p>船長Bは、レーダーを見ていなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、姫路港広畑第1区において、港奥の岸壁を離岸して南西進中、船長Aが、左舷前方から接近してくるB船を認め、左舷対左舷で通過するものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、姫路港広畑第1区において、中央岸壁に向けて北進中、船長Bが、着岸作業のためのロープを準備することに意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、右舷前方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、姫路港広畑第1区において、港奥の岸壁を離岸して南西進中、船長Aが、左舷前方から接近してくるB船を認め、左舷対左舷で通過するものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、姫路港広畑第1区において、中央岸壁に向けて北進中、船長Bが、着岸作業のためのロープを準備することに意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、右舷前方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、姫路港広畑第1区において、港奥の岸壁を離岸して南西進中、船長Aが、左舷前方から接近してくるB船を認め、左舷対左舷で通過するものと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、姫路港広畑第1区において、中央岸壁に向けて北進中、船長Bが、着岸作業のためのロープを準備することに意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、右舷前方から接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、姫路港広畑第1区において、A船が南西進中、B船が北進中、船長Aが、左舷前方から接近してくるB船と左舷対左舷で通過するものと思い込み、適切な見張りを行わず、また、船長Bが、着岸作業のためのロープを準備することに意識を集中し、見張りを行っていなかったため、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>								
参考	<p>本事故後、A船所有者及びB船所有者は、次の改善措置をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・A船所有者は、出港時、港内においては出港配置をとることとした。 ・B船所有者は、出入港時には船橋に複数の人員を配置することとした。 <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"> ・前路に他船を認めた場合、安全に通過するまで、その動静を監視すること。 ・船橋当直中は、操船に専念すること。 								