

船舶事故調査報告書

平成24年8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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年7月23日（土） 15時00分ごろ
発生場所	明石海峡西口の鹿ノ瀬北方沖 兵庫県加古川市所在の東播磨港別府西防波堤灯台から真方位179°6, 900m付近 （概位 北緯34°38.1′ 東経134°49.9′）
事故調査の経過	平成23年7月27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 ケミカルタンカー 第八 ^{ふるかわ} 古河丸、85トン 140164、古河運輸株式会社 29.75m×6.50m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、599kW、平成17年3月 B モーターボート おざき、2.8トン 291-34253兵庫、個人所有 8.29m (Lr) × 2.35m × 0.64m、FRP ディーゼル機関、165kW、平成6年6月8日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 48歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成2年12月29日 免状交付年月日 平成22年12月13日 免状有効期間満了日 平成27年12月18日 B 船長B 男性 69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 昭和51年7月1日 免許証交付日 平成23年4月7日 （平成28年12月7日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷後部外板に擦過傷 B 船首部を大破
事故の経過	A船は、船長A及び機関長が乗り組み、平成23年7月23日14時00分ごろ、兵庫県姫路市家島諸島の南東方沖において、船長Aが船橋直前に就き、約087°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により明石海峡航路西口に向けて航行した。

	<p>船長Aは、操舵室前面の中央部付近で立って見張りをを行い、播磨灘北航路第10号灯浮標の南方約0.5海里（M）を通過したのち、右舷前方約0.5MにB船を視認し、B船がA船の船尾方を通過する態勢に見えたので、その後、B船が操舵室右舷側の窓枠によって視認できなくなったものの、A船と左舷を対して通過する態勢の左舷船首方の砂利採取運搬船の動静に注意を向けて東進した。</p> <p>船長Aは、右舷側至近にB船を視認し、手動操舵に切り換えて右舵を取ったが、15時00分ごろ、東播磨港別府西防波堤灯台から179°6,900m付近において、A船の右舷後部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、14時50分ごろ釣りを終えて明石海峡西口の高蔵瀬^{たかくら}付近の釣り場を発進し、約320～330°の針路及び時速約33km（約17.8kn）の速力で姫路市妻鹿漁港に向けて帰途についてた。</p> <p>船長Bは、操舵室内が暑かったので操舵室内の操縦席から離れ、操舵室右舷後方の通路付近に立ち、操舵室の右舷後方に設置された外部操縦装置で手動操舵を行い、操舵室によって左舷側が視認できない状態で北西進した。</p> <p>船長Bは、左舷側至近にA船を視認して機関を中立としたが、15時00分ごろA船と衝突した。</p> <p>船長Aは、15時15分ごろ海上保安庁に事故の発生を通報した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約50cm、潮汐 上げ潮の中央期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、約25年間海上勤務をしたのち、平成18年12月に硫酸の輸送に従事するA船に乗船し、平成22年12月に船長職に就き、岡山県玉野市宇野港と阪神港大阪区との間を1か月に約10航海していた。</p> <p>A船は、本事故当時、本来の機関長が休暇下船していたので、五級海技士（機関）の免許を受有している一等航海士が機関長職に就いており、船長Aが宇野港での出港操船に続いて11時00分まで船橋当直に、機関長が11時00分～14時00分の船橋当直にそれぞれ就き、14時00分から船長Aが船橋当直に就いていた。</p> <p>A船は、本事故当時、空船であり、出港時の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.5mであった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="513 1559 813 1608">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="813 1559 1457 1608">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1608 813 1653">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="813 1608 1457 1653">A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1653 813 1697">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="813 1653 1457 1697">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1697 813 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="813 1697 1457 2065"> <p>A船は、明石海峡西口の鹿ノ瀬北方沖を東進中、船長Aが、右舷前方に視認したB船がA船の船尾方を通過するものと思ひ込み、左舷船首方の反航船に注意を向け、操舵室の窓枠によってB船が視認できなくなっていたものの、B船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、B船と接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、明石海峡西口の鹿ノ瀬北方沖を北西進</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 あり、B あり	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、明石海峡西口の鹿ノ瀬北方沖を東進中、船長Aが、右舷前方に視認したB船がA船の船尾方を通過するものと思ひ込み、左舷船首方の反航船に注意を向け、操舵室の窓枠によってB船が視認できなくなっていたものの、B船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、B船と接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、明石海峡西口の鹿ノ瀬北方沖を北西進</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A あり、B あり								
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、明石海峡西口の鹿ノ瀬北方沖を東進中、船長Aが、右舷前方に視認したB船がA船の船尾方を通過するものと思ひ込み、左舷船首方の反航船に注意を向け、操舵室の窓枠によってB船が視認できなくなっていたものの、B船に対する適切な見張りを行っていなかったことから、B船と接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、明石海峡西口の鹿ノ瀬北方沖を北西進</p>								

		<p>中、船長Bが、操舵室右舷後方の通路付近に立って操船を行い、操舵室によって左舷側が視認できなくなっていたものの、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が左舷側から接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、明石海峡西口の鹿ノ瀬北方沖において、A船が東進中、B船が北西進中、船長A及び船長Bが適切な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>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"> ・ 接近する他船を認めた場合は、継続して動静確認を行い、衝突のおそれの有無について適切に判断すること。 ・ 操舵室の窓枠などの構造物によって死角が生じている場合には、移動するなどして死角を補う適切な見張りを行うこと。 	