

船舶事故等調査報告書

平成24年7月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011神第152号	
事故等種類	衝突	
発生日時	平成23年7月29日 12時24分ごろ	
発生場所	兵庫県姫路市家島天神鼻南東方沖 姫路市所在の尾崎鼻灯台から真方位126° 1.1海里付近 (概位 北緯34° 40.4′ 東経134° 33.2′)	
事故等調査の経過	平成23年9月7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	<p>船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 貨物フェリー 安洋丸、97トン 132323、家島貨物株式会社</p> <p>B 漁船 長福丸、4.9トン HG3-35778（漁船登録番号）、個人所有</p>	
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A、五級海技士（航海）</p> <p>B 船長B、一級小型船舶操縦士</p>	
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（船長B）</p>	
損傷	<p>A ランプドアの右舷船首部に擦過傷</p> <p>B 船橋及びローラー等の損壊</p>	
事故等の経過	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、平成23年7月29日12時20分ごろ姫路市男鹿島西岸のヒシノ鼻付近の採石場を出航し、姫路市家島港に向けて速力約9ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により北北西進した。</p> <p>船長Aは、出航して間もなく右舷船首40° 300m付近にB船を認め、これまでの経験から漁船であるB船がA船を避けると思い、航行を続けたが、両船の距離が約40mになってもB船が避けないので、警告信号を発して全速力後進としたものの、12時24分ごろ、家島天神鼻南東方沖において、A船のランプドア右舷前端とB船の船橋とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、姫路市上島西方沖のちりめん2そうびき漁業を終え、帰港のために姫路市坊勢島に向けて速力約10knで手動操舵により西南西進した。</p> <p>船長Bは、左舷船首約30～60° 方向に前路を右方に横切ろうとするA船を認めたが、衝突しないと思い、以後、作業中の他の漁船や魚群探知機の画面を見ていたところ、衝突直前になってA船に気付いて機関出力を最低にしたが衝突した。</p> <p>船長Bは、船橋から避難する際に割れたガラスで足を切って軽傷を負った。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>	
分析	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

	<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、家島天神鼻南東方沖を北北西進中、船長Aが右舷前方から接近するB船を視認した際、漁船であるB船がA船を避けるものと思ひ、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>B船は、家島天神鼻南東方沖を西南西進中、船長Bが左舷側から接近するA船を視認した際、A船とは衝突するおそれがないと思ひ、操業中の他の漁船や魚群探知機等の操作に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、家島天神鼻南東方沖において、A船が北北西進中、B船が西南西進中、船長Aが針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが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>	
<p>参考</p>	<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"> ・ 他船を認めた場合は、衝突のおそれが無くなるまで、適切な見張りを継続すること。 	