

## 船舶事故調査報告書

平成24年12月6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24年1月9日 10時26分ごろ   |
| 発生場所   | 兵庫県明石市江井ヶ島港南西方沖<br>江井ヶ島港西防波堤灯台から真方位234°5,660m付近<br>（概位 北緯34°38.6′ 東経134°51.6′）   |
| 事故調査の経過  | 平成24年1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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 砂利運搬船 第三十六 <small>おやりき</small> 親力丸、499トン<br>134805、親力海運株式会社（A社）<br>70.28m×13.00m×7.22m、鋼<br>ディーゼル機関、735kW、平成8年3月15日<br>B 漁船 <small>しんわ</small> 神和丸、8.5トン<br>HG2-5597（漁船登録番号）、個人所有<br>15.56m（Lr）×3.43m×1.09m、FRP<br>ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成12年11月15日 |
| 乗組員等に関する情報   | A 航海士A 男性 43歳<br>五級海技士（航海）<br>免許登録日 平成3年9月26日<br>免状交付年月日 平成23年1月7日<br>免状有効期間満了日 平成28年9月25日<br>B 船長B 男性 21歳<br>一級小型船舶操縦士<br>免許登録日 平成22年8月26日<br>免許証交付日 平成22年8月26日<br>（平成27年8月25日まで有効）   |
| 死傷者等   | A なし<br>B なし   |
| 損傷   | A 船首部に擦過傷<br>B 右舷船首部に破口、操舵室及び上部構造物（パイプ類等）を破損   |
| 事故の経過  | A船は、船長及び航海士Aほか2人が乗り組み、航海士Aが、明石海峡航路西口付近で船長と交替して単独の船橋当直に就き、操舵装置  |

|               |   |
|---------------|---|
|               | <p>の後方で椅子に腰を掛けて見張りをを行い、約13.5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西方沖のカンタマ南灯浮標の南方に向けて西進した。</p> <p>航海士Aは、カンタマ南灯浮標と高蔵瀬東灯浮標との間で兵庫県姫路市姫路港に向ける約312°（真方位、以下同じ。）の針路とし、間もなく船首方に停止している漁船とプレジャーボートを視認したので、両船間を通過するつもりで手動操舵に切り換えた。</p> <p>航海士Aは、1.5海里（M）レンジとして0.5M後方にオフセンターしたレーダーで左舷船首45°2M付近にB船を探知したので、双眼鏡で動静を確認したところ、B船がA船の方に向かって航行しているものの、接近するまでにはまだ距離があるので、B船の動静を見守ることにし、針路及び速力を保って航行した。</p> <p>航海士Aは、B船との距離が約0.5MとなってもB船がA船を避けなかったため、椅子から離れて立って操船に当たり、左右に他の漁船などがいたので転舵することができず、機関を半速力前進の約8.0knに減速し、B船に対して注意を喚起するために汽笛で短音を2回吹鳴した。</p> <p>航海士Aは、B船がA船を避けずに更に接近したので、機関を全速力後進としたが、平成24年1月9日10時26分ごろ、江井ヶ島港西防波堤灯台から234°5,660m付近において、A船とB船とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、兵庫県淡路島室津港北方沖の播磨灘の鹿ノ瀬付近に設置されたのり養殖施設でのりの採取を行った後、同施設の北側を発進し、船長Bが、操舵室で椅子に腰を掛けて遠隔手動操舵に当たり、約15.0knの速力で明石市林崎漁港に向けて帰途につき、同施設の北側をこれに沿って東進中、左舷船首方に西進中の2隻の船舶を視認した。</p> <p>船長Bは、江井ヶ島港西防波堤灯台に向ける約060°に変針し、西進中の2隻の船舶の船首方を通過できると思い、船首方で停止している釣り船に注意しながら航行し、しばらくして同釣り船を避けるために右転して約072°に変針したが、その後も左舷船首方の釣り船の動静だけを確認しながら航行したので、右舷前方からA船が接近していることに気付かなかった。</p> <p>船長Bは、右舷前方至近にA船を視認して機関を全速力後進としたが、10時26分ごろB船の右舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>   |
| <p>その他の事項</p> | <p>航海士Aは、漁船に乗船した後、約4年前にA社へ入ってA船に乗船し、本事故発生場所付近は約20～30回航行した経験があった。</p>  |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>A船の船長は、A船の汽笛音を聞き、減速したことに気付いて昇橋した。</p> <p>B船は、のり養殖漁業に従事しており、船長Bは、林崎漁港と鹿ノ瀬付近ののり養殖施設との間を頻繁に航行していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>  |
| <p><b>分析</b></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、江井ヶ島港南西方沖を西北西進中、航海士Aが、左舷前方から接近するB船に注意を向けていたものの、左右に漁船などがいたので転舵することができずに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、江井ヶ島港南西方沖を北東進中、船長Bが、A船の船首方を通過することができるものと思ひ込み、左舷船首方の釣り船のみに注意を向け、右舷前方の見張りを行っていなかったことから、A船が右舷前方至近に接近して視認し、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p><b>原因</b></p>  | <p>本事故は、江井ヶ島港南西方沖において、A船が西北西進中、B船が東北東進中、航海士Aが、左舷前方から接近するB船に注意を向けていたものの、左右に漁船などがいたので転舵することができずに針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、左舷船首方の釣り船のみに注意を向け、右舷前方の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><b>参考</b></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"> <li>・ 保持船であっても進路を変えずに接近する避航船を認めた場合は、早期に警告信号又は注意喚起信号を行い、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。</li> <li>・ 一方向にのみ注意を向けずに、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>  |