

船舶事故調査報告書

平成24年12月13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8月23日 12時29分ごろ
発生場所	兵庫県神戸市神戸空港南方沖 神戸空港東進入灯台E1施設灯から真方位171° 3.2海里 (M) 付近 (概位 北緯34° 34.9′ 東経135° 15.1′)
事故調査の経過	平成24年8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。 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 コンテナ船 ひよどり、749トン 140475、株式会社イコーズ 96.81m×14.00m×6.85m、鋼 ディーゼル機関、2,059kW、平成19年1月24日 B 液体化学薬品ばら積船 ^{こうよう} 光陽丸、199トン 131840、有限会社岡峯海運（以下「B社」という。） 43.03m (Lr) × 7.80m × 3.40m、鋼 ディーゼル機関、441kW、平成1年6月22日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成20年7月2日 免状交付年月日 平成20年7月2日 免状有効期間満了日 平成25年7月1日 航海士A 男性 48歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成24年6月20日 免状交付年月日 平成24年6月20日 免状有効期間満了日 平成29年6月19日 B 機関長B 男性 45歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月4日 免状交付年月日 平成22年2月25日 免状有効期間満了日 平成27年8月30日

	<p>五級海技士（機関）</p> <p>免 許 年 月 日 平成5年11月15日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成22年2月25日</p> <p>免状有効期間満了日 平成27年8月30日</p> <p>乗組員B 男性 71歳</p> <p>五級海技士（航海）</p> <p>免 許 年 月 日 昭和46年7月16日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成22年7月26日</p> <p>免状有効期間満了日 平成27年9月24日</p> <p>五級海技士（機関）</p> <p>免 許 年 月 日 昭和39年8月7日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成22年7月26日</p> <p>免状有効期間満了日 平成27年9月24日</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（乗組員B）</p>
損傷	<p>A 左舷船首部外板及びバルバスバウに凹損、左舷船首側手すりに曲損</p> <p>B 右舷船尾部外板に凹損、船橋甲板右舷後部手すりに曲損、冷却水の船外バルブ、バルブに接続するパイプ3本及びトイレの汚物管が破損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、神戸空港南方沖を自動操舵で針路209°（真方位、以下同じ。）速力11.7ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航行中、単独で船橋当直中の航海士Aが、平成24年8月23日12時08分ごろ、左舷船首約40°距離3.5M付近に横切り船のB船をレーダー映像及び目視により確認し、衝突の虞があることが分かったが、視界良好でA船とB船の2船だけの横切り関係であり、船間距離が約1Mとなった時に船橋に当直者がいることを双眼鏡で確認できたので、航海士Aは、B船の当直者はA船に気付いており、いずれA船を避航するものと思い、針路速力を保持して航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、船間距離が約0.5Mとなった時、B船が最終的に左転して避航すると思い、操舵スタンドの前で手動操舵の準備をしていたが、B船の針路速力が変わらなかったため、B船に対して警告する目的で長音を1回吹鳴したところ、船橋右舷後部で事務処理中の船長Aが、初めて事態に気付き、航海士Aを押しつけて直ちに手動操舵で右舵35°機関中立としたが、12時29分ごろA船の左舷船首とB船の右舷船尾外板が衝突した。</p> <p>B船は、機関長B及び乗組員Bの2人が乗り組み、神戸空港南方沖を明石海峡に向け、針路約281°速力約10knで航行中、単独で船橋当直中の乗組員Bが、船橋前面中央部に腰を掛け、自動操舵とし、</p>

	<p>目視による前方のみの見張りを行い、船橋内左舷側の扇風機の調整を行った後、席に戻ろうとした時に右舷直近のA船に気付き、直ぐに手動操舵に切り替えて左舵35°としたが、B船の右舷船尾部とA船の船首部が衝突した。</p> <p>乗組員Bは、左上腕部に擦過傷を負い、B船は、機関室内の冷却水バルブが破損して航行不能となり、阪神港神戸区において応急修理を実施した。</p> <p>A船は、自力航行可能であり、仕向け地の名古屋に向けて航行した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、航海士Aに対し、操船上の不安があったら、すぐに自分に報告するように指示した後、船橋右舷後部で事務処理を行っていたが、航海士Aから報告が無かったので、航海士Aが汽笛を吹鳴するまで、B船との衝突の危険性に気付かなかった。</p> <p>航海士Aは、当初、自分だけで対応できると考えていたので、船長Aに対する報告を行わず、また、船間距離が近づくにつれてB船の動静と即座に右舵を取ることに意識を集中し、それ以外のことを考えられなくなって報告することを忘れた。</p> <p>航海士Aは、当初、自動衝突予防援助装置でB船の動静監視を設定していたが、方位変化があったように思い、動静監視の設定を解除し、電子方位距離線（レーダー画面上で自船からの方位及び距離を測定するために使用するもの）による方位変化のみを監視した。</p> <p>B船は、通常から夜間及び視界制限状態以外はレーダーを起動しておらず、本事故当時もレーダーは起動していなかった。</p> <p>機関長Bは、B社の取締役であり、B船の船舶管理を実質的に担当していたが、独自の判断で8月15日に船長を雇止めの手続きをとらないまま休暇下船させ、入れ替わりに乗組員Bを雇入れの手続きをとらないまま乗船させて8月16日から2人だけで乗船していた。</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、神戸空港南方沖を南西進中、航海士Aが、左舷側から前路を横切るB船と衝突する虞があることが分かっていたものの、視界良好で2船間だけの横切り関係であり、船橋に当直者を確認できたので、いずれ、B船が避航すると思い、衝突直前まで針路及び速力を保持して航行を続けたことから、船長Aが避航動作をとったが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aが、衝突予防援助装置を適切に使用していれば、警報によ</p>

	<p>り、早い段階で船長Aが衝突の危険性に気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、神戸空港沖を西北西進中、乗組員Bが、前方のみを見て見張りを適切に行っていなかったことから、衝突直前にA船に気づき、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、法定職員である船長を乗り組ませていなかった。</p>
原因	<p>本事故は、神戸空港南方沖において、A船が南西進中、B船が西北西進中、航海士Aが、左舷側から前路を横切るB船と衝突する虞があることが分かっていたものの、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を続け、また、乗組員Bが見張りを適切に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"> ・ 船橋当直者は、船長への報告を密に行うとともに、衝突の虞がある場合、速やかに避航動作をとること。 ・ 衝突予防援助装置等の航海計器を活用すること。 ・ 船橋当直者は、見張りを行う際は一方向のみに集中することなく、四圍の見張りを適切に行うこと。 ・ 法定職員である船長を乗り組ませること。