

船舶事故調査報告書

平成25年2月21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10月31日 12時22分ごろ
発生場所	阪神港の神戸中央航路 兵庫県神戸市所在の神戸第8防波堤灯台から真方位102° 1,100m付近 (概位 北緯34° 38.9′ 東経135° 15.8′)
事故調査の経過	平成23年12月16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 セメント運搬船 第二十五すみせ丸、749トン 134610、スミセ海運株式会社 70.00m×11.50m×5.12m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成8年9月 B 漁船 第三海生丸、9.7トン HG2-5539（漁船登録番号）、個人所有 15.31m (Lr) × 4.00m × 1.40m、軽合金 ディーゼル機関、漁船法馬力数35、平成11年4月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年3月10日 免状交付年月日 平成19年11月30日 免状有効期間満了日 平成25年3月9日 航海士A（二等航海士） 男性 57歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年9月26日 免状交付年月日 平成22年1月28日 免状有効期間満了日 平成27年9月25日 B 船長B 男性 25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 平成17年5月13日 免許証交付日 平成22年5月12日 (平成27年5月12日まで有効)

死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部に擦過傷等 B 船首部に凹損等
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、石炭灰約1,050tを積載し、平成23年10月31日11時55分ごろ阪神港神戸第2区KS-1岸壁を出港したのちに出港配置の解除を行い、船長Aが操船を指揮して神戸中央航路へ向け、手動操舵により南南東進した。</p> <p>船長Aは、食事をとるため、昇橋してきた航海士Aに操船を任せて降橋した。</p> <p>航海士Aは、12時15分ごろ、約150°（真方位）の針路及び約10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で神戸中央航路を航行中、左舷船首方の神戸沖埋立処分場沖から同航路に向かって航行するB船ともう1隻の漁船を視認し、本船が航路を航行中なので、漁船が避航してくれると思い、2隻の動静を確認しながら航行を続けた。</p> <p>航海士Aは、針路及び速力を保持して航行中、1隻の漁船が船首方を通過し、B船も本船を避けてくれると思っていたところ、B船に避航動作が見受けられなかったことから、衝突の危険を感じ、右舵を取ったが、A船は、12時22分ごろ船首部とB船の船首部が衝突した。</p> <p>船長Aは、食事が終わって昇橋したとき、本事故を知り、海上保安部に連絡し、錨地に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、神戸市塩屋漁港に向けて約8knの速力で阪神港神戸第6区を西南西進中、船長Bが、操舵室の椅子に腰を掛け、レーダーとGPSプロッターを見ながら航行していたところ、1隻の大型船が南下してきたので、機関を中立にし、大型船の通過を待った。</p> <p>船長Bは、その後、左舷前方を北上中の他の大型船を認め、その動静に注意を向けて神戸中央航路を横切る態勢で航行中、右舷方の見張りを行っていなかったため、衝突直前に右舷至近に迫ったA船に気付き、機関を中立にしたが、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、右前頭部打撲等を負った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>A船は、船首約3.3m、船尾約4.3mの喫水であった。</p> <p>A船は、GPSプロッター及びオフセンターで1.5海里レンジに設定したレーダーを使用中であった。</p> <p>航海士Aは、汽笛を使用しなかった。</p>

	<p>B船は、船首約0.5m、船尾約1.5mの喫水であった。</p> <p>B船は、10月31日03時ごろ出港して操業を繰り返しており、船長Bは、少し疲れを感じていた。</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、阪神港の神戸中央航路を南南東進中、航海士Aが、左舷前方から接近するB船を認めたが、B船が避航するものと思い、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>A船は、汽笛を吹鳴していれば、B船がA船に気付き、衝突を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Aは、出港配置が終了し、神戸中央航路に向けて航行中、食事をとるために降橋したものと考えられる。</p> <p>B船は、阪神港神戸第6区において、神戸中央航路を横切る態勢で同航路外を西南西進中、船長Bが、左舷船首方の大型船の動静に注意を向け、右舷方に対する見張りを行っていなかったことから、神戸中央航路を航行している右舷方のA船に接近することとなり、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、阪神港において、A船が神戸中央航路を南南東進中、B船が同航路を横切る態勢で同航路外を西南西進中、航海士Aが、B船が避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、左舷船首方の大型船の動静に注意を向け、右舷方に対する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"> ・ 必要に応じ、汽笛を使用して注意喚起信号を行うこと。 ・ 保持船は避航船の動作のみでは衝突を避けることができないと認める場合は、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。 ・ 航路内では、船長が操船指揮を執ること。 ・ 航行中は、一方向のみに注意を向けることなく、全周の見張りを行うこと。