

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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（灯浮標）
発生日時	平成24年11月16日 19時40分ごろ
発生場所	明石海峡東部の明石海峡航路東方灯浮標 兵庫県所在の明石海峡大橋橋梁灯（C1灯）から真方位123° 3.7海里（M）付近 （概位 北緯34°35.0′ 東経135°04.9′）
事故調査の経過	平成24年12月17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	砂利運搬船 ^{たいほう} 大豊丸、498トン 134596、古川海運有限公司、独立行政法人鉄道建設・運輸施設 整備支援機構 72.18m×12.70m×7.25m、鋼 ディーゼル機関、1,618kW、平成7年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成10年9月8日 免状交付年月日 平成19年10月12日 免状有効期間満了日 平成25年9月7日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部の海面上約2m及び約8mの所に擦過傷 灯浮標 防護枠及び踊り場に曲損、太陽電池モジュールに損傷、マー キング装置1本が折損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、兵庫県姫路市姫路港広畑区を出 港して阪神港尼崎西宮芦屋区に向かい、船長が、出港操船に続いて船 橋当直に就き、明石海峡航路西方灯浮標の南方を通過したのち、平成 24年11月16日19時05分ごろ明石海峡航路の西口に入航し た。 船長は、手動操舵に就き、操舵室左舷側にあるレーダー及びGPS プロッターを使用し、約10.5ノット（kn）の対地速力で明石海峡 航路の各中央灯浮標寄りを同航路に沿って航行を行い、19時30分 ごろ明石海峡航路中央第3号灯浮標（以下「中央第3号灯浮標」とい

	<p>う。)を左舷正横0.1M付近に見て同航路を出航したとき、船首方に明石海峡航路東方灯浮標(以下「東方灯浮標」という。)の白色灯光を確認し、同灯浮標を左舷に見て通過できる針路に設定して自動操舵により東南東進した。</p> <p>船長は、目視及び1.5Mレンジとしたレーダーにより見張りをを行い、中央第3号灯浮標及び東方灯浮標の中間付近に差し掛かった頃、本船に乗船したばかりの乗組員が昇橋し、尼崎西宮芦屋区での予定錨地のことなどを教えてほしいと言われたので、周囲に接近しそうな他船がないことを確認したのち、GPSプロッターの画面に同区付近の地図を表示し、同プロッターを操作しながら同錨地までの距離及び到着予定時刻、同錨地の状況などの説明を始めた。</p> <p>本船は、船長が乗組員に説明している間、風速約7~8m/sの南風と波高約1mの南からの波浪を右舷側に受けて左方に圧流されていたが、船長は東方灯浮標に向けて航行していることに気付かなかった。</p> <p>船長は、正船首少し左方至近に東方灯浮標の白光が見えたので、右舵を取って同灯浮標との衝突を避けようとしたが、19時40分ごろ本船の左舷船首部と同灯浮標とが衝突した。</p> <p>船長は、東方灯浮標の状況を確認していたところ、海上保安庁大阪湾海上交通センターからVHF無線電話によって喚呼されたので、東方灯浮標に衝突したことを通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約7~8m/s、視界 良好 海象：波浪 南、波高 約1m、潮汐 高潮時 潮流（明石海峡） 転流時刻19時23分 最強時刻21時29分 西北西流3.1kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約30年の乗船経験があり、本船には約4年前に乗船して約1年前から船長職に就いており、本船で何度も夜間に明石海峡を航行したことがあった。</p> <p>船長は、大阪湾海上交通センターが明石海峡西部に設定した位置通報ラインを通過したとき、VHF無線電話で同センターに位置通報を行った。</p> <p>東方灯浮標は、灯質が8秒周期のモールス符号Aの白光及び光達距離が6Mとなっており、直径約6mの円柱形の標体(浮体)上にやぐらが設置され、やぐら頂部の海面上約8mの所に灯器が設置されていた。</p> <p>本船は、本事故当時、空船であり、出港時の喫水が船首約1.85m及び船尾約3.15mであった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし あり</p> <p>本船は、明石海峡航路東口を出航して東南東進中、船長が、GPSプロッターを操作しながら乗組員に錨地の状況などを説明することに注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、風速約7～8m/sの南風及び波高約1mの南からの波浪を右舷側に受けて左方に圧流され、東方灯浮標に向けて航行していることに気付かず、東方灯浮標と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターを操作していたものの、GPSプロッターの画面に尼崎西宮芦屋区付近の地図を表示していたことから、本船が東方灯浮標に向けて航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、明石海峡航路東口を出航して東南東進中、船長が、GPSプロッターを操作しながら乗組員に錨地の状況などを説明することに注意を向け、見張りを適切に行っていなかったため、風速約7～8m/sの南風と波高約1mの南からの波浪を右舷側に受けて左方に圧流され、東方灯浮標に向けて航行していることに気付かず、東方灯浮標と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"> ・ 船橋当直者は、GPSプロッターなどの航海計器を操作するときには、できる限り短時間で行うこと。 ・ 風、波浪及び潮流による圧流を考慮した針路を設定すること。