

## 船舶事故調査報告書

平成25年4月18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（灯標）
発生日時	平成24年9月28日 13時00分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港 東播磨港の東播磨航路第2号灯標 （概位 北緯34°40.4′ 東経134°48.4′）
事故調査の経過	平成24年12月18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 第三 <sup>ひのて</sup> 日出丸、395トン 135583、真栄海運株式会社 57.00m×11.00m×5.80m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 42歳 四級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成13年11月14日 免 状 交 付 年 月 日 平成23年9月15日 免状有効期間満了日 平成28年11月13日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部に擦過傷 灯標 レーダーレフレクタが破損、防護枠が曲損、マーキング装置2本折損等
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、平成24年9月28日10時00分ごろ和歌山県和歌山下津港を出港して東播磨港に向かい、船長が、出港操船に続いて船橋当直に就き、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、東播磨港南方沖を同港曾根公共岸壁に向けて針路約300°（真方位）及び速力約10.0ノットで自動操舵により航行した。 船長は、操舵室内を左右に移動して見張りを行い、周囲に接近する船舶がないことを確認したのち、操舵室後部で書類の作成作業や着岸予定などの電話連絡を始め、本船が東播磨港の航路南西口に設置された東播磨航路第2号灯標に向けて航行していることに気付かなかった。

	<p>船長は、書類の作成作業などを終えて前方を見たとき、正船首方至近に東播磨航路第2号灯標を視認したので、急いで手動操舵に切り換えて右舵を取ったが、13時00分ごろ本船の左舷船首部が同灯標に衝突した。</p> <p>船長は、海上保安庁に通報したのち、13時10分ごろ東播磨港外で錨泊し、巡視艇の到着を待った。</p> <p>本船は、17時00分ごろ東播磨港曾根公共岸壁に着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約50cm、潮汐 下げ潮末期</p>
その他の事項	<p>船長は、約20年間の内航船での乗船経験があり、約8年前から本船の船長職に就いており、本事故発生場所付近は何度も航行したことがあった。</p> <p>本船は、船橋当直を船長及び一等航海士の2人で4時間交替の2直体制を採っており、船長の4時間の当直時間のうち、本船に乗船して約3か月の機関長を2時間だけ昇橋させ、機関の状況や航海当直要領などを教えていたが、本事故発生時には船長が単独で船橋当直に就いていた。</p> <p>本船は、空船であり、出港時の喫水が船首約1.00m及び船尾約2.80mであった。</p> <p>本船は、船首部にクレーンが設置されており、操舵室から船首方を見通すことができない部分があるので、船長は、時々、操舵室内を左右に移動して船首方の見張りを行っていた。</p> <p>東播磨航路第2号灯標は、赤色円すい形頭標を付けた赤柱形であり、灯高が8.7mであった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、東播磨港南方沖を西北西進中、船長が、接近する船舶がないことを確認したのち、操舵室後部で書類の作成作業などを行い、見張りを行っていなかったことから、東播磨航路第2号灯標と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、東播磨港南方沖を西北西進中、船長が、操舵室後部で書類の作成作業などを行い、見張りを行っていなかったため、東播磨航路第2号灯標と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"> <li>・船橋当直中は、船橋当直業務に専念し、見張りを厳重に行うこと。</li> </ul>