

船舶事故等調査報告書

平成25年9月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013神第79号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年5月23日 14時37分ごろ
発生場所	明石海峡西方沖 兵庫県淡路市所在の江崎灯台から真方位273° 3.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 36.5′ 東経134° 54.8′）
事故等調査の経過	平成25年5月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 貨物船 <sup>シーソング</sup> SEA SONG（ベリーズ籍）、1,495トン 8824282（IMO番号）、SEA BRIDGE INTERNATIONAL SHIPPING B 漁船 <sup>あかし</sup> 明石丸、4.8トン HG3-25630（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（ベリーズ発給） 航海士A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 三等航海士（ベリーズ発給） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船尾部に擦過傷 B かんぬき右舷端及び船首部舷縁に凹損、船首たつに折損等
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか6人が乗り組み、航海士Aが、単独で操船に当たり、約120°（真方位、以下同じ。）の針路及び速力（対地速力、以下同じ。）約13ノット（kn）とし、自動操舵として明石海峡西方沖を東南東進中、左舷船首方に約8knの速力で南南西進するB船を認めたが、B船が、接近してから変針してA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。 航海士Aは、手動操舵に切り替えて右舵を取り、B船が更に迫ったので、右舵一杯とし、衝突を避けるため、続けて左舵一杯としたが、平成25年5月23日14時37分ごろ、江崎灯台から273° 3.9M付近において、A船の左舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、播磨灘航路第6号灯浮標付近の

	<p>漁場へ向かうため、明石海峡西方沖を約6.5knの速力で南南西進していた。</p> <p>船長Bは、周囲に支障となる船はいないと思い、周囲の見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Bは、「ドーン」という音とともに体が椅子から前方にずり落ち、A船と衝突したことに気付いた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約2.5kn</p>
その他の事項	<p>船長Aは、明石海峡西方灯浮標付近で昇橋し、操船することにした。</p> <p>船長Bは、舵輪後方の椅子に腰を掛け、GPSプロッターを作動させ、左舷側の窓から左肘を突き出し、体を左舷側の側壁に寄り掛かせた姿勢で操舵に当たっていた。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 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>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、明石海峡西方沖を東南東進中、航海士Aが、左舷方に認めたB船が、接近してから変針してA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、明石海峡西方沖を南南西進中、船長Bが、周囲に支障となる船はいないと思い込み、周囲の見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、明石海峡西方沖において、A船が東南東進中、B船が南南西進中、航海士Aが、左舷船首方に認めたB船が、接近してから変針してA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが、周囲に支障となる船はいないと思い込み、周囲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>
<b>参考</b>	<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>・衝突を避けるための動作は、早めにとること。</li> <li>・慣れた海域を航行する場合でも、周囲の見張りを怠らないこと。</li> </ul>