

船舶事故調査報告書

平成26年11月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

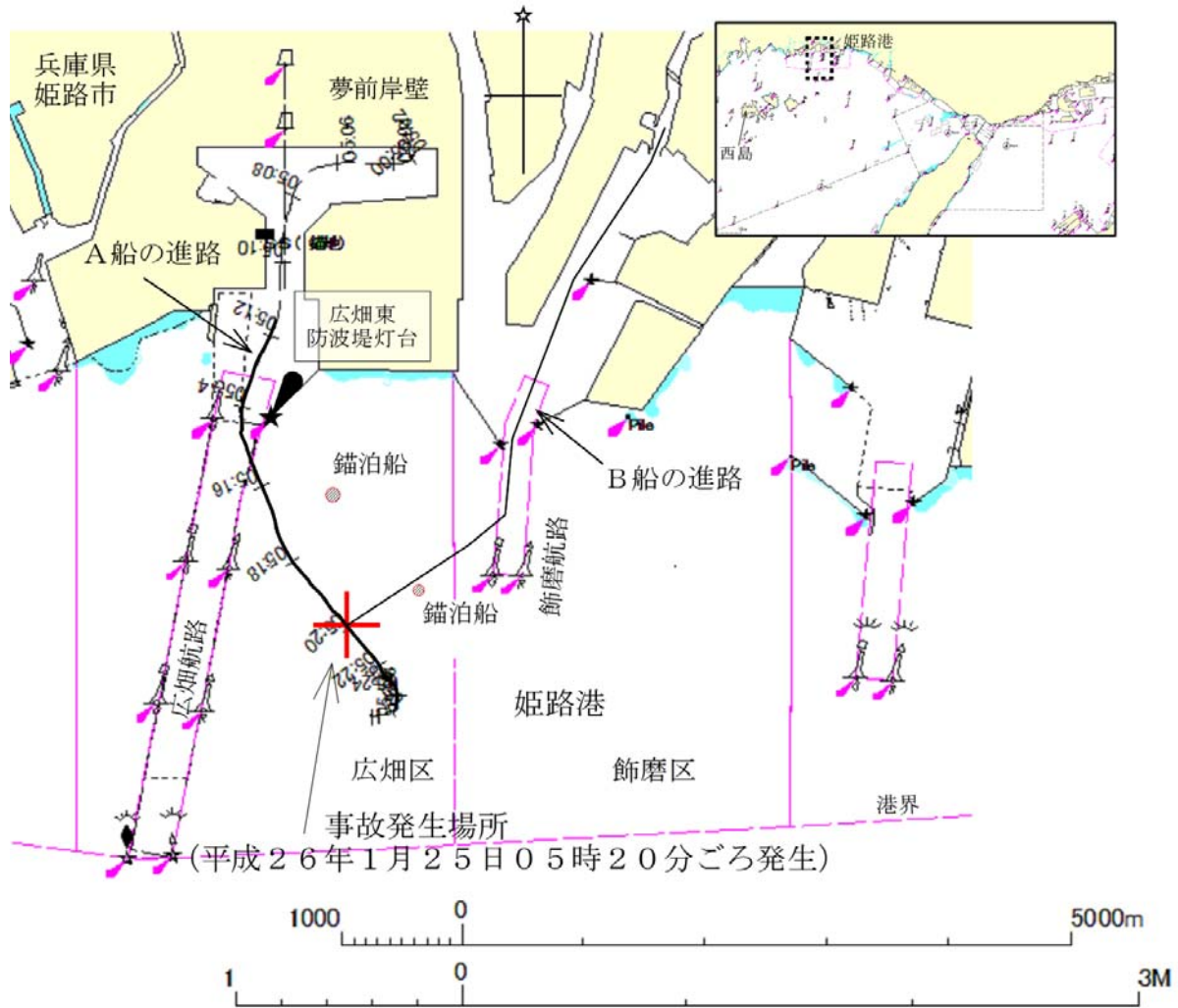
委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年1月25日 05時20分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市姫路港広畑区 姫路市所在の広畑東防波堤灯台から真方位161° 1,740m付近 (概位 北緯34° 44.9' 東経134° 38.1')
事故調査の経過	平成26年1月28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 貨物船 <small>しんえいかん</small> 新英寛、699トン 134800、中野汽船有限会社 81.34m×13.00m×8.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成9年2月24日 B 交通船 <small>ハ R I M A</small> HARIMA、5トン未満 260-28692兵庫、西島採石株式会社 10.36m (Lr) × 2.55m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、302kW、平成3年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年9月2日 免状交付年月日 平成24年8月1日 免状有効期間満了日 平成29年10月23日 B 船長B 男性 39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8月15日 平成22年8月14日をもって失効していた。
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 船首部を破損
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船長Aが、1.5海里（M）レンジとしたレーダー1台をヘッドアップでオフセンターとして作動

	<p>させ、手動操舵により、阪神港大阪区に向け、広畑航路を出航した。</p> <p>船長Aは、レーダー及び目視で見張りを行い、約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南東進中、左舷船首方に2隻の錨泊船を認めていたものの、左舷船首方間近に緑灯1個を認めて驚き、慌てて主機を停止したが、平成26年1月25日05時20分ごろA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、反転して現場に戻り、B船と連絡を取ろうとしたが、B船が姫路港飾磨区<small>しかま</small>の方向に走り去ったので、付近に錨泊した後、海上保安部に小型船と衝突した旨の通報を行った。</p> <p>船長Aは、錨泊船の停泊灯及び作業灯に紛れ、B船の灯火に気付かなかったものと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定の灯火を表示し、兵庫県家島諸島西島<small>にし</small>に向けて航行中、船長Bが、椅子に腰を掛けて手動操舵を行い、0.5Mレンジとしたレーダーをヘッドアップとして作動させ、機関を全速力前進として約32knの速力とした。</p> <p>船長Bは、右舷方に錨泊船2隻を認めたが、錨泊船以外に支障となる他船はいないものと思い、飾磨航路を出航して南西進中、突然の衝撃を受け、B船の船首部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突と同時に舵輪前方の計器盤に体が当たったものの、無意識のうちにクラッチレバーを中立としており、スロットルレバーを停止とした後、浸水していることに気付き、沈没するおそれを感じたので、機関を極微速力前進とし、自力で姫路港飾磨区<small>しかま</small>の係留地に帰った。</p> <p>船長Bは、右手首を骨折し、自家用車で病院に向かい治療を受けた。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風 穏やか、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>日出時刻：07時03分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、平成21年2月からA船の船長職をとり、国内の諸港に寄港しており、姫路港から出港した経験が幾度もあった。</p> <p>A船は、空船であり、喫水が船首約1.7m、船尾約3.6mであった。</p> <p>B船は、姫路港と事務所がある西島間において、通勤する社員の送迎を不定期で行う交通船であった。</p> <p>船長Bは、時折、B船の船長として運航に当たっていたが、本事故当時、1人で西島に魚釣りに行く途中であった。</p> <p>B船は、航海灯の電源スイッチを常に入れており、主機を起動すれば、表示する状況となっていた。</p>

<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、姫路港広畑区を南東進中、船長Aが錨泊船の灯火に紛れたB船の灯火に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、姫路港広畑区を南西進中、船長Bが、錨泊船以外に支障となる他船はいないものと思込み、A 船に気付かなかったことから、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、夜間、姫路港広畑区において、A 船が南東進中、B 船が南西進中、船長Aが錨泊船の灯火に紛れたB船の灯火に気付かず、また、船長Bが、錨泊船以外に支障となる他船はいないものと思込み、A 船に気付かなかったため、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"> ・錨泊船の灯火で他船の灯火が見えにくいことに留意し、レーダーを使用して常に見張りを適切に行うこと。

付図1 推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 時:分:秒	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
05:00:06	034-47-00.1	134-38-30.7	256	141	0.4
05:05:06	034-46-57.4	134-38-15.4	272	272	7.8
05:10:06	034-46-31.0	134-37-47.7	182	183	9.6
05:12:05	034-46-11.4	134-37-44.3	205	203	10.1
05:14:03	034-45-52.3	134-37-35.0	184	190	10.7
05:16:05	034-45-31.5	134-37-41.3	158	157	11.1
05:18:01	034-45-11.6	134-37-51.2	141	145	11.2
05:19:06	034-45-02.0	134-38-00.9	139	140	11.7
05:19:37	034-44-57.6	134-38-05.4	140	141	10.7
05:19:47	034-44-56.2	134-38-06.7	139	140	10.0
05:21:06	034-44-48.3	134-38-14.9	138	140	6.1
05:22:06	034-44-44.1	134-38-19.1	138	140	5.1
05:22:57	034-44-40.3	134-38-23.1	149	141	5.5
05:24:00	034-44-35.8	134-38-25.7	198	178	3.6