

船舶事故等調査報告書

平成26年9月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013神第165号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年11月13日 09時22分ごろ
発生場所	明石海峡西口の南西方沖 兵庫県淡路市 ^{あわじ} 所在の江崎灯台から真方位252° 3.3海里付近 (概位 北緯34° 35.4′ 東経134° 55.8′)
事故等調査の経過	平成25年11月25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 砂利採取運搬船 第八住福丸 ^{すみふく} 、499トン 129575、有限会社栄昇海運 B 漁船 住吉丸 ^{すみよし} 、4.8トン HG3-36473（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海） 甲板員A、海技免状なし 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	なし
損傷	A 右舷船尾部に凹損及び擦過傷 B 船首部を圧壊
事故等の経過	A船は、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、船長Aが、操舵室後部の寝台で横になり、甲板員Aを船橋当直に就かせ、明石海峡航路西方灯浮標の南西方沖を自動操舵として北東進していたところ、甲板員Aが、右舷船首方約2,400mの所に約4～5隻の漁船（以下「漁船群」という。）が停留していることを認め、漁船群から離れることとして左へ変針した。 甲板員Aは、レーダーに表示された予定針路線に沿い、予定針路線との距離を確認しながら、時折、漁船群を見て航行中、漁船群までの距離が約1,000mとなった頃に漁船群が動き出し、その中の1隻であるB船がA船の方へ向けて航行して来ることを認めた。 甲板員Aは、更に左へ変針した後、予定針路線との距離をレーダーで確かめながら、予定針路線に沿って航行していたところ、突然、右舷正横やや前方にB船を認め、平成25年11月13日09時22分ごろA船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 船長Aは、ガタンという衝撃音を聞いて衝突したことを知り、118番通報及び関係各所に電話連絡を行った。 B船は、船長Bが救命胴衣を着用して1人で乗り組み、小型底びき

	<p>網漁の7回目の操業を終えて漁場を移動することとし、船長Bが、操舵室右舷後方の操縦場所において、船首方から右舷方を見て航行に支障となる船舶がないことを確認した後、淡路市^{としま}富島漁港の北北東方沖を発進し、約8ノット(kn)の対地速力で自動操舵により、北西進を始めた。</p> <p>船長Bは、船尾甲板に移動し、船尾方を向いて漁獲物の選別を始め、約5分後、船首方を見たところ、船首至近にA船を認め、機関を中立にしたものの、B船の船首部とA船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、118番通報を行い、B船の損傷状況を確認し、船首が壊れていたものの、航行に支障がないことを確認して係留場所へ帰った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮流 北東流約1kn</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ふだんから船橋当直を乗組員4人による2時間30分～2時間45分交替の輪番制とし、自らが明石海峡航路航行時に船橋当直を行うよう、割り振りを行っており、本事故当日も明石海峡航路西方灯浮標付近で甲板員Aから引き継ぐ予定であった。</p> <p>船長Aは、甲板員Aが海技免状を受有していないので、甲板員Aの船橋当直中は在橋する必要があると思っていた。</p>
分析 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、明石海峡西口の南西方沖を北東進中、甲板員Aが、右舷船首方に認めた漁船群の中のB船がA船に向けて航行して来たことを認め、左へ変針した後、レーダーに表示された予定針路線との距離に注意を向けて航行していたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、明石海峡西口の南西方沖を北西進中、船長Bが、発進時に船首方から右舷方を見て航行に支障となる船舶がないことを確認して自動操舵とし、船尾甲板で漁獲物の選別を行っていたことから、船首至近にA船を認め、機関を中立にしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、明石海峡西口の南西方沖において、A船が北東進中、B船が北西進中、甲板員Aが、右舷船首方に認めた漁船群の中のB船がA船に向けて航行して来たことを認め、左へ変針した後、レーダーに表示された予定針路線との距離に注意を向けて航行し、また、船長Bが船尾甲板で漁獲物の選別を行っていたため、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>
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</p>

られる。

- ・海技免状を受有していない乗組員に単独の船橋当直を行わせないこと。
- ・周囲の見張りを適切に行うこと。
- ・他船を右側に見る船舶は、十分に余裕のある時期に速力を減じ、又は機関を停止するなどして他船の進路を避けること。
- ・停留状態から発進する際には、周囲の状況を確認し、また、航行している際には、常に見張りを行うこと。