

# 船舶事故調査報告書

平成27年4月9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

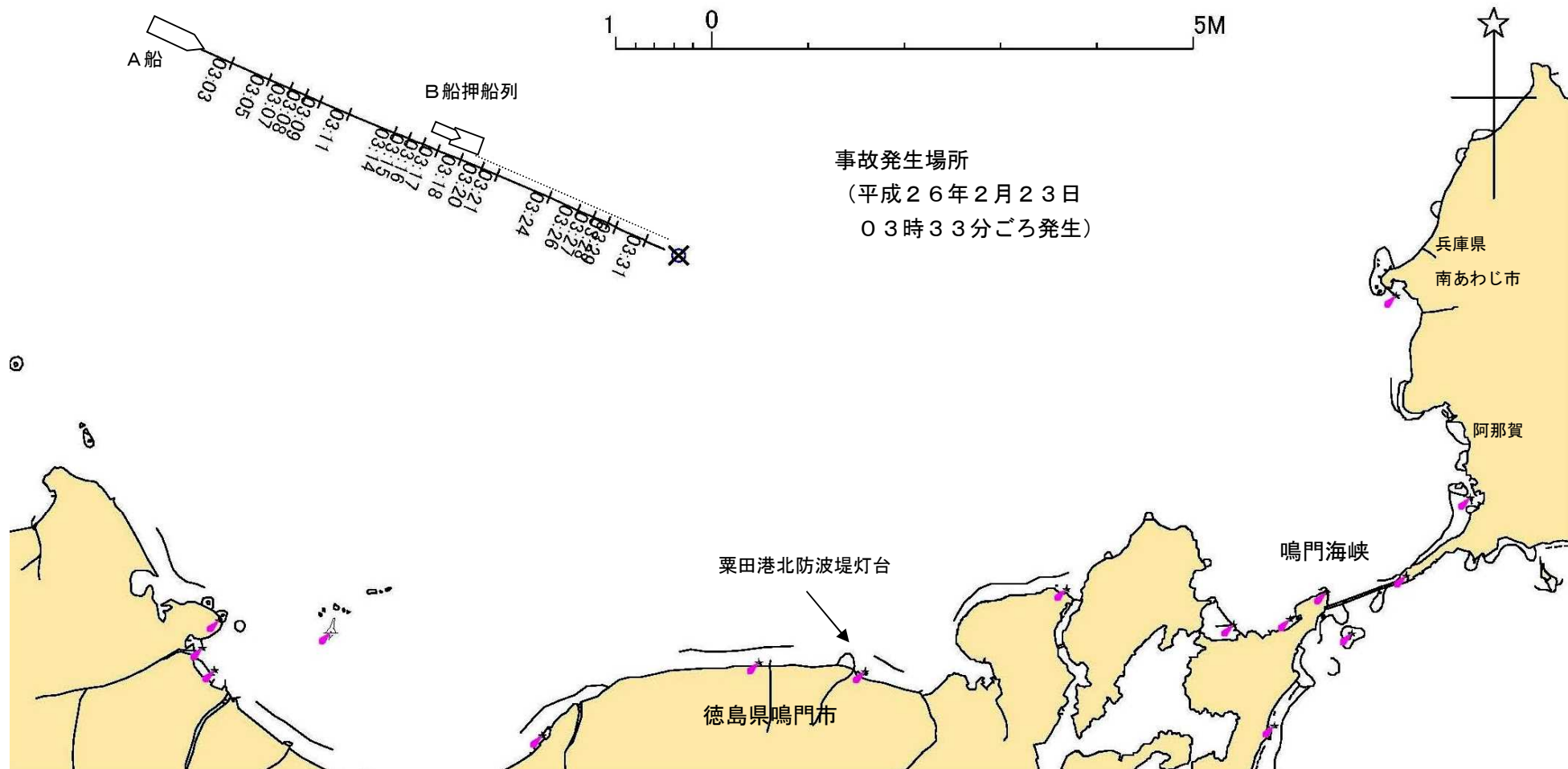
事故種類	衝突
発生日時	平成26年2月23日 03時33分ごろ
発生場所	鳴門海峡北西方沖 粟田港北防波堤灯台から真方位336° 4.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 17.92′ 東経134° 30.45′）
事故調査の経過	平成26年2月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 誠勇 <sup>せいゆう</sup> 、267トン 141976、誠栄海運株式会社 61.02m×9.80m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成25年5月29日 B 押船 第七三千代丸 <sup>ちよよ</sup> 、196.40トン 121910、千代丸海運株式会社 29.00m（Lr）×8.80m×3.56m、鋼 ディーゼル機関、1,912kW、昭和55年9月12日 C パージ SS <sup>エスエス</sup> -60、不詳（1,400m <sup>3</sup> 積み） なし、三協産業株式会社 58.5m（Lr）×14.6m×5.0m、鋼 機関なし、平成15年11月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年11月20日 免状交付年月日 平成21年4月27日 免状有効期間満了日 平成26年10月31日 航海士A 男性 29歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成22年3月29日 免状交付年月日 平成22年3月29日 免状有効期間満了日 平成27年3月28日 B 船長B 男性 62歳

	<p>四級海技士（航海）</p> <p>免 許 年 月 日 昭和57年12月22日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成21年4月20日</p> <p>免状有効期間満了日 平成26年11月28日</p> <p>航海士B 男性 40歳</p> <p>五級海技士（航海）（履歴限定）</p> <p>免 許 年 月 日 平成9年8月1日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成24年3月5日</p> <p>免状有効期間満了日 平成29年7月31日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首外板に擦過痕及び凹損</p> <p>B 右舷船尾部排気管結合部に亀裂及び右舷船尾部に凹損</p> <p>C なし</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、鋼管約196tを積載し、航海士Aが、単独の船橋当直に就き、法定灯火を表示し、約112°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、播磨灘南部を鳴門海峡に向けて自動操舵により航行していた。</p> <p>航海士Aは、船首方に航行の支障となる船舶がないこと及び視界が良いので、レーダーをスタンバイ状態として、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>航海士Aは、船橋前部で周囲を見たり、船橋左舷後部で書類の整理を行ったりしていたところ、平成26年2月23日03時32分ごろ、船首方に作業灯が点灯したことからB船を認め、手動操舵に切り替え、全速力後進にし、左舵一杯とした。</p> <p>A船は、03時33分ごろ、鳴門海峡北西方沖において、その船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか2人が乗り組み、空倉のC船の船尾にB船の船首を結合して押船列（以下「B船押船列」という。）を構成し、航海士Bが単独の船橋当直に就き、法定灯火のほか点滅灯を表示し、針路約112°～113°及び約4.5knの速力とし、播磨灘南部を鳴門海峡に向けて自動操舵により航行していた。</p> <p>航海士Bは、1.5Mレンジとしたレーダー1台を作動させて見張りに当たっていたところ、03時31分ごろ、船尾方にA船の両舷灯を認めた。</p> <p>航海士Bは、本事故前に何隻かがB船押船列を避けて追い越して行ったので、A船もB船押船列を避けてくれるものと思い、A船の動きを見ていたが、避航する様子がなかったので、警告するつもりで、船尾の作業灯を点灯し、機関の回転数を上げて手動操舵に切り替え、右舵一杯としたが、B船とA船とが衝突した際の衝撃を感じた。</p>

	<p>B船は、国際無線電話（VHF）によるA船との通話を傍受した海上保安庁の指示により、現場付近で待機した後、A船と共に、自力で兵庫県南あわじ市福良港に入港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>日出時刻：00時51分、月齢 22.7</p>
その他の事項	<p>A船は、レーダーが2台あり、視界が良好な場合は、自動物標追跡機能を有するNo.1レーダーのみ使用していた。</p> <p>航海士Aは、A船の速力が速くないので、他船を追い越すことはないと思い、船首方より船尾方に意識を向けていた。</p> <p>A船の船橋当直体制は、船長A及び2人の航海士による単独当直の4時間交替制であり、航海士Aは、02時00分から06時00分までを担当していた。</p> <p>B船押船列は、ふだん、約7.5knの速力で航行していたが、鳴門海峡の通峡予定時刻の調整のため、速力を落としていた。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、鳴門海峡北西方沖を自動操舵で南東進中、航海士Aが、A船の速力が速くないので、他船を追い越すことはないと思い、船首方より船尾方に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、点灯した作業灯でB船押船列に迫っていることに気付き、全速力後進、左舵一杯としたものの、B船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、当直交替時、船首方に船舶を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、B船押船列の灯火に気付かなかつた可能性があると考えられる。</p> <p>B船押船列は、鳴門海峡北西方沖を自動操舵で南東進中、航海士Bが、船尾方から接近するA船の両舷灯を認めたが、追い越す態勢にあるA船がB船押船列を避航してくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、A船と接近することとなり、船尾の作業灯を点灯し、機関の回転数を上げて右舵一杯としたものの、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、夜間、鳴門海峡北西方沖において、A船及びB船押船列が南東進中、航海士Aが、A船の速力が速くないので、他船を追い越すことはないと思い、船首方より船尾方に意識を向け、前路の見張りを適切に行っておらず、また、航海士Bが、A船がB船押船列を避航</p>

	してくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船橋当直者は、その時の状況に応じてあらゆる手段を用いて見張りを行うこと。</li><li>・ 夜間においては、汽笛信号に併せて発光信号を積極的に行うこと。</li></ul>

付図1 事故発生経過概略図



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 (°)	対地速度 (kn)
02:00:51	34-23-47.0	134-13-37.3	-	112.1	9.4
02:30:52	34-22-03.0	134-18-53.8	-	112.5	9.6
03:01:22	34-20-00.9	134-24-28.6	-	113.7	10.0
03:21:22	34-18-42.7	134-28-10.8	-	112.7	10.0
03:24:51	34-18-28.8	134-28-49.8	-	113.8	10.1
03:26:51	34-18-20.9	134-29-12.0	-	113.5	10.0
03:27:54	34-18-16.7	134-29-23.7	-	114.0	10.0
03:28:51	34-18-12.9	134-29-34.2	-	114.7	10.2
03:29:22	34-18-10.6	134-29-40.0	-	115.0	10.2
03:29:51	34-18-08.6	134-29-45.4	-	114.1	10.1
03:31:21	34-18-02.3	134-30-02.3	-	113.9	10.3

(注) 船位は、船橋上に設置されたGPSアンテナの位置である。