

船舶事故等調査報告書

平成27年2月5日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014神第124号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成26年4月23日 10時10分ごろ
発生場所	兵庫県明石市明石港西方沖 明石市所在の林崎港5号防波堤灯台から真方位247°610m付近 (概位 北緯34°38.5′ 東経134°57.6′)
事故等調査の経過	平成26年10月17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	液体化学薬品ばら積船 第六古河丸 ^{ふるかわ} 、82トン
船舶番号、船舶所有者等	136809、古河運輸株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級海技士（航海） 一等航海士、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	左舷船尾のシーチェストに凹損、船底外板及び両舷のビルジキールに擦過傷等
事故等の経過	<p>本船は、船長及び一等航海士ほか1人が乗り組み、明石海峡航路外側の北側海域を西進し、一等航海士が、明石港の東方沖に至ったところで船長から引き継いで単独の船橋当直に就き、約9ノット（kn）の対地速力で航行した。</p> <p>一等航海士は、前路に多数の小型船舶が流し釣りをを行っている状況下、約7～8人が釣りをしている遊漁船らしき小型船舶（以下「A船」という。）が本船の前路を右方に横切るような態勢で接近することを認めた。</p> <p>一等航海士は、セメント磯中灯浮標（以下「中灯浮標」という。）を通過する頃、A船が本船へ更に接近したため、電気ホーンを使用して長音1回を二度鳴らしたものの、接近を続けるので、衝突するおそれを感じ、A船を避けるために右転してA船の船首方を通過することとした。</p> <p>一等航海士は、中灯浮標の北西方には浅瀬が存在することを知っていたものの、浅瀬の際を航行すれば、船底が接触することなく航行できるものと思い、中灯浮標を通過後、右に変針して航行を続けたところ、平成26年4月23日10時10分ごろ船尾付近に衝撃を感じ、船底が浅瀬に乗り揚げたと思い、機関を中立とした。</p> <p>本船は、乗組員によって船内各所の調査が行われ、浸水等異常がないことが確認されたため、自力航行して目的地に到着した。</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、視界 良好 海象：潮流 東流約1.1kn（本事故発生場所付近）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当日、船首約1.1m、船尾約2.1mの喫水で阪神港大阪区を出港した。</p> <p>本船には、レーダー及びGPSプロッターが設置されており、本事故時も起動していた。</p> <p>海図W131によれば、中灯浮標の北西方には、約400mにわたって水深が1.4～1.6mの浅瀬が存在している。</p> <p>A船については、船名等が特定できなかったため、当時の航行状態等に関する情報を得ることができなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、明石港西方沖のセメント磯付近を西進中、一等航海士が、左舷船首方から接近するA船を認め、A船を避けようとして右転したことから、中灯浮標北西方の浅瀬へ向けて航行し、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、中灯浮標の北西方には浅瀬が存在することを知っていたものの、浅瀬の際を航行すれば、船底が接触することなく航行できると思い、右転したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、明石港西方沖のセメント磯付近を西進中、一等航海士が、左舷船首方から接近するA船を認め、A船を避けようとして右転したため、中灯浮標北西方の浅瀬へ向けて航行し、同浅瀬に乗り揚げ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"> ・多数の釣りをを行っている小型船舶の中を航行する場合、見張り員を増やして見張りに細心の注意を払い、動静が不明の船舶には警告信号を行って本船の存在を示し、必要であれば、減速すること。 ・他船を避けることによって浅瀬に近づくことを意識している場合は、同浅瀬に近づき過ぎないように、海図、GPSプロッター等によって船位を把握しておくこと。