

## 船舶事故調査報告書

平成29年12月20日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年6月16日 20時53分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市姫路港広畑区第2区 <small>しかま</small> 飾磨西防波堤東灯台から真方位241°930m付近 （概位 北緯34°45.5′ 東経134°38.4′）
事故の概要	貨物船第二十一大盛丸は、西進中、また、貨物船裕福は、錨泊中、 両船が衝突した。 第二十一大盛丸は、船首部外板に凹損等を生じ、また、裕福は、右舷船首部のブルワークの圧壊等を生じた。
事故調査の経過	平成29年6月19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新たに指名した。 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 第二十一大盛丸、499トン 133003、白川汽船有限会社 76.90m×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年9月12日 B 貨物船 裕福、236トン 141374、望月海運株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 55.77m (Lr) ×9.50m×5.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成22年11月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 72歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和45年12月4日 免状交付年月日 平成25年10月28日 免状有効期間満了日 平成31年10月4日 B 船長B 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年6月18日 免状交付年月日 平成27年5月29日 免状有効期間満了日 平成32年7月20日

死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に凹損及び擦過傷 B 右舷船首部のブルワークに圧壊、右舷船首部のフェアリーダ及びハンドレールに折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、空船の状態で、平成29年6月16日20時10分ごろ姫路港広畑区の錨地に向けて兵庫県高砂市高砂港を出港した。</p> <p>A 船は、船長Aが単独で船橋当直につき、目視及び1.5海里(M)レンジとしたレーダーによる見張りを行い、自動操舵により針路約285°(真方位)、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で姫路港飾磨区内を航行した。</p> <p>A 船は、飾磨航路の東方を航行中、船長Aが、船首方1.0M付近にB船を、また、右舷船首方1,100m付近に小型船(以下「C船」という。)が西南西進している映像をそれぞれ認めた後、錨地に近づいたので、手動操舵に切り替えて約7knに減速し、同じ針路で航行を続けていた。</p> <p>船長Aは、双眼鏡を使用してB船が錨泊中であること、及びC船が小型漁船であることをそれぞれ認め、レーダーのエコートレイル機能などにより、C船の方位がA船の船首方に変化していたので、A船の船首方を通過するものと思い、C船の動静を監視していたところ、C船がA船の前路を左方に通過することを認めた。</p> <p>A 船は、姫路港広畑区第2区を西進中、船長Aが、B船が前路で錨泊していることを思い出し、慌てて船首方を見たところ、B船までの距離が約100mに接近していることを認め、とっさに機関を中立運転として右舵一杯としたものの、20時53分ごろ、船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>A 船は、船長Aが、乗組員に負傷者の有無及び損傷状況を確認するよう指示した後、B船の付近に投錨した。</p> <p>B 船は、船長Bほか2人が乗り組み、空船の状態で、19時30分ごろ、右舷錨を投下して錨鎖2節を伸出し、錨泊中であることを示す法定灯火を表示したほか、船首部及び船尾部に設置された作業灯などをそれぞれ点灯し、船首を西南西方に向け、船橋を無人として錨泊した。</p> <p>船長Bは、19時50分ごろ北北東風が強くなったので、錨鎖を3節まで伸出させた後、シャワーを浴びて食堂で他の乗組員と会話をしていたところ、衝撃を感じて昇橋し、周囲を確認してB船の船首が北東方を向いた状態でA船が衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、乗組員に負傷者の有無及び損傷状況を確認するよう指示</p>

	<p>するとともに、VHF無線電話でA船を呼び出したが、応答がなかったため、携帯電話で船舶所有者、船舶代理店及び海上保安庁に本事故の発生をそれぞれ連絡した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 B船の右舷船首部のブルワークの損傷状況、写真2 B船の右舷船首部のブルワーク及びフェアリーダの損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、C船を初認してからは、C船の動静が気掛かりになり、双眼鏡を使用してC船の動静を監視していたので、B船の存在を失念してしまったものと本事故後に思った。</p> <p>A船は、本事故当時、B船の錨泊場所の西方700m付近に投錨する予定であった。</p> <p>船長Bは、本事故時、B船の船首方向が、風潮流の影響で北東方に変わったものと本事故後に思った。</p> <p>B船は、乗組員が少ないので、悪天候時の場合以外は守錨当直を行っていなかった。</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 なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、姫路港広畑区第2区を西進中、船長Aが、前路で錨泊中のB船、及び右舷船首方を西南西進中のC船をそれぞれ初認した後、C船の動静を監視することにのみ注意を向け、B船の存在を失念したことから、衝突を避けるための動作をとる時機を失し、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、西南西進中のC船をA船の船首方で通過させようと思い、C船の動静が気掛かりになっていたことから、C船の動静を監視することにのみ注意を向け、B船の存在を失念したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船が姫路港広畑区第2区を西進中、船長Aが、前路で錨泊中のB船、及び右舷船首方を西南西進中のC船をそれぞれ初認した後、C船の動静を監視することにのみ注意を向け、B船の存在を失念したため、衝突を避けるための動作をとる時機を失し、B船に衝突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>・特定の船舶に注意を向けると、周囲の他船等を失念してしまうことがあるので、レーダーを活用するなどして常時周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

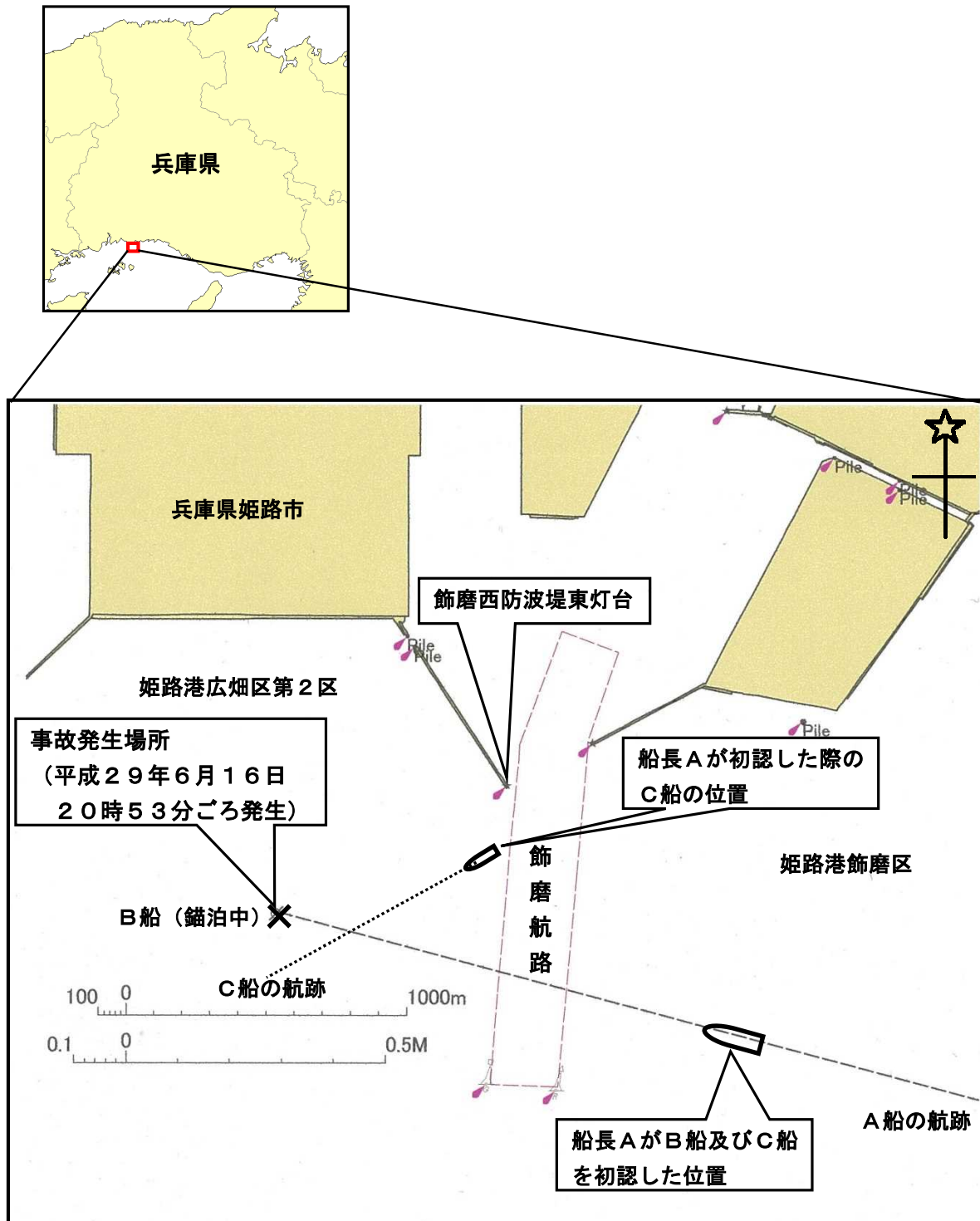


写真1 B船の右舷船首部のブルワークの損傷状況



写真2 B船の右舷船首部のブルワーク及びフェアリーダの損傷状況

