

船舶事故調査報告書

平成30年11月7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30年4月22日 06時20分ごろ |
| 発生場所 | 兵庫県赤穂市赤穂港南方沖 赤穂御埼灯台から真方位196° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 41.6′ 東経134° 23.8′） |
| 事故の概要 | セメント運搬船大翔丸は、錨泊中、また、プレジャーボート智丸は、南東進中、智丸が大翔丸に衝突した。 智丸は、船長Bが負傷し、船首部に圧壊を生じ、また、大翔丸は、右舷船首部外板に凹損等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年7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 セメント運搬船 大翔丸、4,057トン 142787、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、大窯汽船株式会社 95.97m×17.00m×8.60m、鋼 ディーゼル機関、3,250kW、平成28年9月6日 B プレジャーボート 智丸、2.6トン 271-38658兵庫、個人所有 6.45m（Lr）×2.42m×0.99m、FRP ガソリン機関、147.1kW、平成27年4月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 51歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年11月16日 免状交付年月日 平成25年6月18日 免状有効期間満了日 平成30年11月15日 B 船長B 男性 46歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和63年9月28日 免許証交付日 平成25年5月20日 （平成30年9月27日まで有効） |

| | |
|-------|---|
| 死傷者等 | <p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（船長B）</p> |
| 損傷 | <p>A 右舷船首部外板に凹損及び擦過傷</p> <p>B 船首部に圧壊（全損）</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約50～100m</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p> <p>瀬戸内海には、4月22日02時20分に海上濃霧警報が発表され、また、赤穂市及び姫路市には、03時10分に濃霧注意報が発表され、本事故時それぞれ継続中であつた。</p> |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aほか9人が乗り組み、空船の状態で積荷役待機の目的で、平成30年4月22日01時10分ごろ、赤穂港南方沖において左舷錨を投下して錨鎖6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、船橋を無人として錨泊していた。</p> <p>船長Aは、22日08時30分ごろ昇橋して周囲を確認したところ、霧で視程が約100mであることを確認した。</p> <p>A船は、14時40分ごろ抜錨し、積荷役の目的で赤穂港内の岸壁へ着岸作業中、船長Aが、運航会社の担当者から、B船が錨泊中のA船に衝突したのでA船の船体を確認するよう連絡を受けた。</p> <p>船長Aは、着岸後に交通艇を降ろして船体を確認したところ、右舷船首部外板に凹損等が生じているのを発見し、船舶電話で運航会社、船舶所有者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>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、06時05分ごろ、姫路市院下島^{いんげ}北方沖の釣り場へ向けて赤穂港を出港した。</p> <p>B船は、船長Bが、操縦席に腰を掛け、左手で舵輪を、右手でスロットルレバーを持ち、赤穂港南方沖を約20ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南東進した。</p> <p>B船は、船長Bが、GPSプロッター及び目視で前路を確認しながら航行中、前路に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、GPSプロッターのそばに置いていた朝食用のおにぎりを左手で取り、包装を取って口に入れようとしていたところ、船首方が突然暗くなったので危険を感じ、スロットルレバーを前進から中立に戻したものの、06時20分ごろ、その船首部が船首を西方に向けていたA船の右舷船首部に衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で顔面をGPSプロッターに打ち付けた。</p> <p>船長Bは、操縦室を出てバウデッキへ行き、圧壊した船首部に浸水がないことを確認した後、船外機が停止したので知り合いの船舶修理業者に救助を依頼したものの、霧で視界が悪かったので船舶修理業者と会合できなかった。</p> <p>船長Bは、その後、自身で船外機を修理し、11時ごろ赤穂港に帰</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>港し、病院で顔面打撲との診断を受けたのち、A船の船舶所有者及び海上保安部へ本事故の発生を連絡した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p> |
| その他の事項 | <p>A船は、船長Aが、21日23時30分ごろナブテックス及びインターネットで入手した気象情報を確認したところ、視界が悪化する予報及び風が強くなる予報がなく、また、22日01時10分ごろ錨泊した際、天候が晴れで風がなく、周囲の視程が約6Mであったので気象が悪化することはないと思い、乗組員を休息させることとして守錨当直を行っていなかった。</p> <p>B船には、レーダーがなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当日の出港前に気象海象の情報を確認した際、波と風の情報のみを確認し、海上濃霧警報及び濃霧注意報が発表されていることを見落としていた。</p> <p>船長Bは、出港前、ふだんは見える家島諸島（出港場所から約6M）及び香川県小豆島（出港場所から約10M）が見えず、また出港後も前路の視程が約50～100mであったので、ふだんより視界が悪いと感じていたが、同程度の視界で航行した経験があったので今回も支障なく航行できると思い、ふだんどおりの速力である約20knで航行したが、海上濃霧警報及び濃霧注意報が発表されていることを知っていれば、速力を落として航行したと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、航行中、霧が発生しているとは思っておらず、A船と衝突した直後に周囲の霧に気付いたが、赤穂港の陸岸は見えたので、霧がA船の周囲に局所的に発生していたのではないかと本事故後に思った。</p> |
| 分析 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 なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、赤穂港南方沖において、船橋を無人として船首を西方に向けて錨泊中、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった赤穂港南方沖を南東進中、船長Bが、同程度の視界で航行した経験があったので今回も支障なく航行できると思い、約20knの速力で航行を続けたことから、前路で錨泊しているA船に気付くのが遅れ、A船に衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、霧で視界制限状態となった赤穂港南方沖において、A船が錨泊中、B船が南東進中、船長Bが、約20knの速力で航行を続けたため、前路で錨泊しているA船に気付くのが遅れ、B船がA船に衝突したものと考えられる。</p> |

| | |
|--------------|--|
| 再発防止策 | <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">・ 視界制限状態で航行する船舶は、視界の状況に応じ、自船の操縦性能を考慮して十分に減速すること。・ 出航前には気象海象情報を確実に入手し、海上濃霧警報及び濃霧注意報が発表されている場合は、レーダーがないプレジャーボート等は出航を控えることが望ましい。 |
|--------------|--|

付図1 事故発生経過概略図

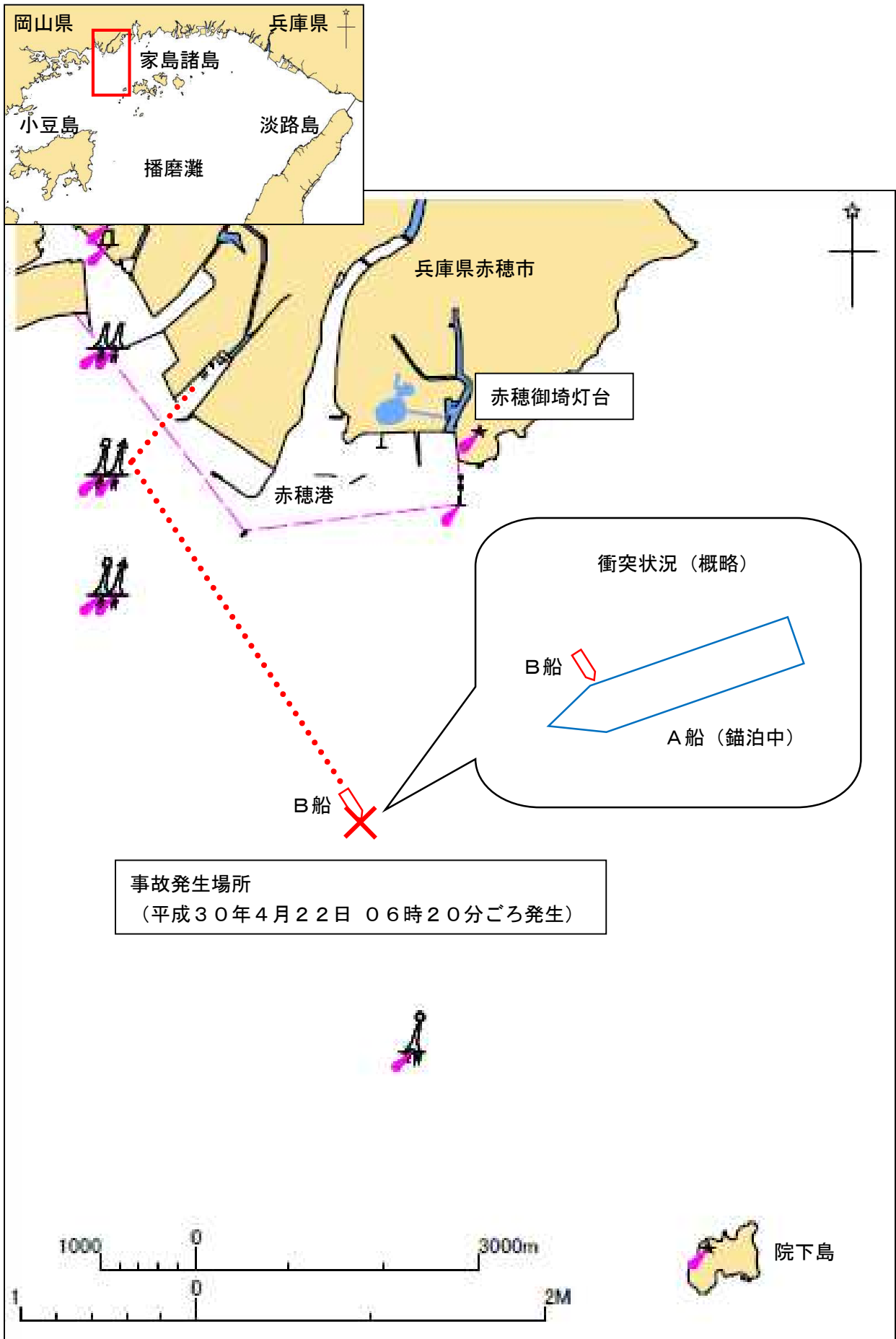


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

