

船舶事故調査報告書

平成30年10月24日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年3月28日 10時55分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港南方沖 東播磨港別府東防波堤灯台から真方位191°3.9海里（M）付近 （概位 北緯34°37.9′ 東経134°49.3′）
事故の概要	石材砂利運搬船第十八栄福丸は、西進中、また、漁船大一丸は、東北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年5月8日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 石材砂利運搬船 第十八栄福丸、482トン 131880、日の本海運株式会社 B 漁船 大一丸、18トン HG2-7039、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） 機関員A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B のり刈取り用櫓の支柱に曲損
気象・海象	気象：天気 霧、風向 南西、風力 1、視程 約100～150m 海象：海上 平穏、潮流 東北東流約2.6ノット（明石海峡） 播磨南東部には、平成30年3月28日10時34分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長A及び機関員Aほか3人が乗り組み、機関員Aが、一緒に船橋当直を行っていた航海士の降橋後、単独の船橋当直を行い、播磨灘北部のカンタマ南灯浮標西方1M付近で、霧による視界制限状態となり、レーダーで左舷船首方2M付近にB船を探知してA船と行き会う状況であることを知り、B船の動向を見ながら西進した。 機関員Aは、B船との距離が約0.5Mになった頃、B船が変針してA船に向かっていくことに気付き、短音5回の警告信号を連続して吹鳴したので、B船がA船の左舷側を通過するものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。 A船は、機関員Aが左舷中央部至近に霧の中から現れたB船を認めて右舵一杯としたものの、B船と衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、のり刈取りの操業を終え、兵庫

	<p>あかし はやしざき        県明石市林崎漁港に向け、手動操舵によって東北東進中、船長Bが船首至近にA船を認めて右舵一杯とし、右回頭中にA船と衝突した。</p> <p>B船にはレーダーの設備がなく、船長Bは、本事故当時、GPSプロッターの画面に林崎漁港が見える範囲を表示させ、同漁港を船首目標としていた。</p> <p>船長Bは、操業を終えて片付けを行っていた際、霧により視界制限状態となったので、漁場にとどまっていたが、視界が回復してきたので帰航を開始したものの、再び霧が濃くなった状況下で航行を続けていた。</p>
分析	<p>A船は、霧により視界制限状態となった播磨灘北部を西進中、機関員Aが、B船がA船の左舷側を通過するものと思い、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、針路及び速力を保持して航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界制限状態となった播磨灘北部を東北東進中、船長Bが、GPSプロッターを頼りに航行を続けたことから、A船の存在に気付かず、船首至近にA船を認め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>
原因	<p>本事故は、霧により視界制限状態となった播磨灘北部において、A船が西進中、B船が東北東進中、機関員Aが、B船がA船の左舷側を通過するものと思い、B船に対する見張りを適切に行っておらず、また、船長BがGPSプロッターを頼りに航行を続けたため、両船が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"> <li>・レーダーで接近する他船を認めた際は、継続した見張りを行って衝突のおそれの有無を判断すること。</li> <li>・レーダーの設備がない船舶は、視界制限状態において、目視のみの航行が困難な状況となった場合は、航行を中止し、天候の回復を待つこと。</li> <li>・航行中の船舶は、視界制限状態となった場合、船橋当直を複数人で行うことが望ましい。</li> </ul>