

船舶事故調査報告書

平成30年7月18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2日 07時11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217° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 40.1′ 東経134° 48.6′）
事故の概要	貨物船第五晶恵丸は、南西進中、また、貨物船神海丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年3月6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 貨物船 第五晶恵丸、499トン 136124、神藤海運有限会社（船舶所有者） B 貨物船 神海丸、499トン 134281、神鋼物流株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、三級（航海） 甲板員B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A バルバスバウに凹損 B 左舷中央部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時29分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、船長Aが単独の船橋当直につき、約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により東播磨港南方沖を南西進中、船長Aが、GPSプロッターを拡大表示させ、東播磨港から鳴門海峡への針路、養殖施設の有無及び通過目標を確認していたところ、右舷船首至近にB船を認め、右舵を取って減速したものの、船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。 B船は、船長B及び甲板員Bほか3人が乗り組み、甲板員Bが単独の船橋当直につき、約11knの速力で自動操舵により南東進中、甲板員Bが、左舷船首方1M付近にA船を認めた際、左舷方から接近するA船がB船の進路を避けてくれると思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。 甲板員Bは、A船が避航する気配がなく左舷船首方200m付近に接近したので、衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替え、右舵を取っ

	て減速したものの、A船と衝突した。
分析	<p>A船は、東播磨港南方沖において南西進中、船長Aが、GPSプロッターで予定針路等を確認して見張りを行っていなかったことから、右舷船首至近となるまでB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東播磨港南方沖において南東進中、甲板員Bが、左舷船首方1M付近にA船を認めた際、左舷方から接近するA船がB船の進路を避けてくれると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船が左舷船首方200m付近に接近したとき、右舵を取って減速したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、東播磨港南方沖において、A船が南西進中、B船が南東進中、船長Aが見張りを行っておらず、また、甲板員Bが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"> ・ 船橋当直中は、他のことに没頭することなく、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 自船が保持船であっても相手船の動静が不明瞭な場合は、余裕のある時機に警告信号を行うとともに、衝突を避けるための協力動作をとること。