

船舶事故調査報告書

令和4年11月30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	令和4年1月25日 11時30分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨 ^{はりま} 港南西方沖 東播磨港別府東防波堤灯台から真方位211° 2.8海里付近 (概位 北緯34° 39.4′ 東経134° 48.4′)
事故の概要	貨物船住栄丸は、西進中、また、漁船龍宝丸は、船首を東南東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年3月15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手続実施済
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 住栄丸、483トン 130793、三栄海運建設株式会社 B 漁船 龍宝丸、2.2トン HG3-60283（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 航海士A、五級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部たつ取付け部に破損、前部甲板及び後部甲板オーニングパイプに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、航海士Aが1人で船橋当直に当たり、約11ノットの対地速力で明石海峡航路を通過した後、ほぼ直線針路となる兵庫県姫路市家島港に向け、東播磨航路南西方を自動操舵によって西進した。 航海士Aは、A船の船首方に搭載されたクレーン及びマストによって正船首から左右約10°の範囲に死角が生じ、ふだん自身が時折左右に移動することで死角を補っていたが、前路に他船がないと思い、操舵輪の船尾方に椅子を置き、椅子に腰を掛けた姿勢で当直に当たっていた。 航海士Aは、前路に錨泊中のB船に気付かず、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、船首を東南東方に向け、錨泊して操業中、船首方約3kmにA船を認め、その後A船の進路が変わらなかったため約1kmに接近したところで電子ホーンを吹鳴したが、A船の進路に変化が認められなかった。

	<p>船長BはA船との衝突のおそれを感じ、揚錨を開始したが間に合わず、衝突に備えて左舷船尾部に待避していたところ、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、西進中、航海士Aが、正船首から左右約10°の範囲に死角が生じた状況下、前路に他船がないと思い、操舵輪船尾方の椅子に腰を掛けた姿勢で当直に当たって自動操舵により西進していたことから、前路に錨泊中で死角内にいた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、船首を東南東方に向け、錨泊して操業中、A船との衝突のおそれを認め、電子ホーンを吹鳴したが、A船に届かず、揚錨が間に合わなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が西進中、B船が船首を東南東方に向け、錨泊して操業中、航海士Aが、正船首から左右約10°の範囲に死角が生じた状況下、前路に他船がないと思い、操舵輪船尾方の椅子に腰を掛けた姿勢で当直に当たって自動操舵により西進し、また、船長Bが、A船との衝突のおそれを認めたが、揚錨が間に合わなかったため、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"> ・ 当直航海士は、船首に死角が生じた状態で航行する場合、前路に他船がないと思い込まず、レーダーを活用するとともに、左右に移動して死角を補い、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、錨泊中、接近する他船を認めたときには、他船が避けてくれると安易に思わず、余裕のある時機に移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること。