

船舶事故調査報告書

令和7年9月17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7年2月14日 16時49分頃
発生場所	播磨灘航路第6号灯浮標付近 淡路 ^{むろつ} 津港西防波堤灯台から真方位330° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 34.0′ 東経134° 50.9′）
事故の概要	貨物船 ^{マイヘ} MAIHEは、北東進中、また、漁船 ^{あかし} 明石丸は、えい網しながら西南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和7年2月17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 MAIHE（パナマ共和国籍）、7,358トン 1085708（IMO番号）、OCEAN GLORY SHIPPING CO.,LTD B 漁船 明石丸、4.8トン HG3-25645（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（ロシア連邦籍）、免状不詳 航海士A（ロシア連邦籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過痕 B 右舷船首部から船尾部にかけて擦過痕
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか12人（全員ロシア連邦籍）が乗り組み、積荷役の目的で、阪神港堺泉北区に向けて播磨灘を航行していた。 A 船は、航海士A及び操舵手が船橋当直に当たり、1.5M及び6Mレンジの表示としたレーダー2台を作動させ、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北東進中、操舵手が食事をするために降橋した。 航海士Aは、操舵スタンドの前に立ち、周囲の漁船に意識を向けて目視により操船していたところ、右舷船首方に南南東進するB船に気付いた。 航海士Aは、B船がA船の進路を通過し、南南東進して淡路島の方に向かうのでA船の航行には影響がないと思い、A船の進路上の他船の動向に注意を向けて操船を続けた。 航海士Aは、播磨灘航路第6号灯浮標南方沖を航行中、右舷船首方至近を右転してA船に接近するB船を認め、手動操舵に切り換えて、

左に舵を切った。

航海士Aは、A船とB船とが衝突したかもしれないと思い、明石海峡航路での操船に備えて昇橋した船長と共に右舷ウイングに出てB船を確認したところ、B船が航行を続けているので衝突していないと判断し、操船を続けた。

(図1 参照)

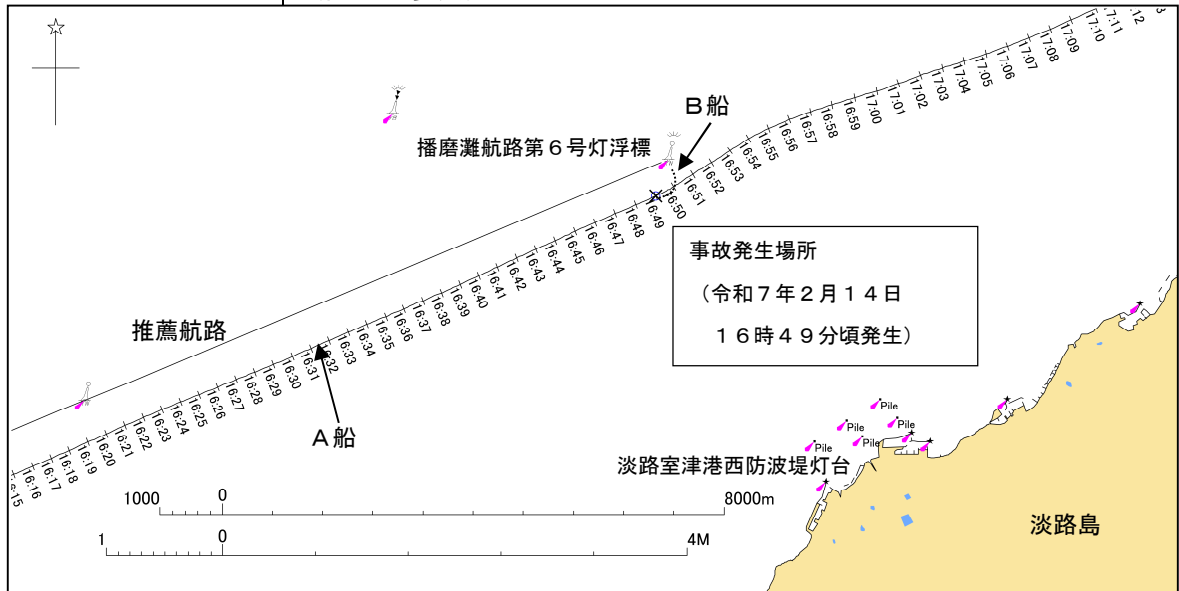


図1 事故発生経過概略図

A船は、明石海峡航路を航行中、海上保安庁から国際VHF無線電話でB船と衝突したことを告げられ、海上保安庁の指示により阪神港神戸第2区六甲アイランドの岸壁に着岸した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、播磨灘航路第6号灯浮標付近で4回目の底引き網漁の操業を終えた後、5回目の操業を行うこととし、約3knの速力で南南東進しながら投網作業を開始した。

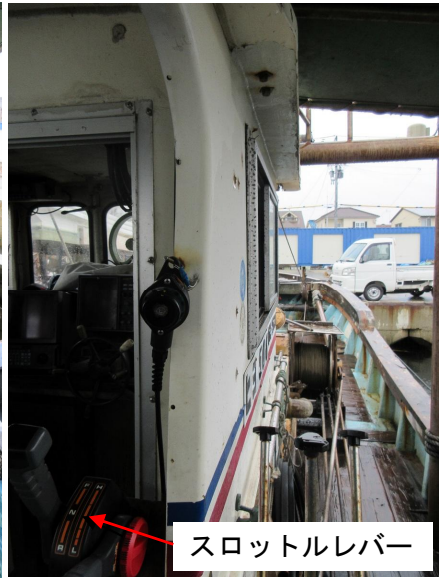
船長Bは、漁場への往復は操舵室で、操業中は操舵室入口脇の舵輪等で操船を行っていた。

船長Bは、投網作業を終え、操舵室入口の脇にある舵輪でえい網のために針路を西南西進とした際、船首方に他船が見えなかったため、操舵室内に移動して自動操舵に切り替えて約2knの速力でえい網作業を開始し、その後、右舷船尾部に移動して右舷方を向いて魚の選別作業等を始めた。

船長Bは、船首方を向いた際に接近するA船を認め、操舵室入口に行きスロットルレバーを操作して減速したものの、B船の右舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。

船長Bは、海上保安庁に本事故の通報をした後、B船は自力で帰港した。

船長Bは、操業中、えい網作業時の自動操舵への切替え時以外は、船尾甲板で作業しており、えい網作業開始時、操舵室後壁の舵輪で針

	路を西南西進とした際、操舵室が船首方の死角になっていた。（写真１～２参照）  スロットルレバー 舵輪  スロットルレバー 写真１ 船長Bのえい網開始時の位置 写真２ えい網開始時の見通し状況 船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。
分析	A船は、自動操舵で北東進中、航海士Aが、右舷船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷船首方にいたB船が南南東進した後に西南西進に針路を変えてA船に接近していることに気付くのが遅れ、避航動作をとったものの、B船と衝突したものと考えられる。 航海士Aは、目視で右舷船首方のB船が南南東進するのを認め、B船がA船の進路を通過し、南南東進して淡路島の方に向かうのでA船の航行に影響がないと思い、進路上の他船の動向に注意を向けていたことから、右舷船首方の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。 B船は、えい網しながら西南西進中、船長Bが、船尾甲板で作業等を行い、船首方の見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付くのが遅れ、衝突を避ける措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。 船長Bは、えい網作業開始時、操舵室後壁の舵輪で針路を西南西進とした際、操舵室により船首方に死角が生じた状態で船首方に他船が見えなかったことから、船尾甲板で作業を行ったものと考えられる。
原因	本事故は、A船が北東進中、B船がえい網しながら西南西進中、航海士Aが、針路上の他船の動向に注意を向け、右舷船首方の見張りを適切に行っていなかったため、また、船長Bが、船尾甲板で作業を行い、船首方の見張りを行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。

再発防止策	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 貨物船等の船橋当直者は、小型漁船と接近する場合、相手船の一時的な操船だけから衝突の危険がないと判断することなく、衝突のおそれが完全になるまで見張りを継続すること。 ・ 1人乗りの漁船の船長は、操業中であっても、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 漁船等小型船舶の船長は、暴露甲板上では、常時、救命胴衣を着用すること。
---------------------	--