

# 船舶事故調査報告書

平成24年10月18日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成24年1月31日 05時10分ごろ
発生場所	阪神港大阪第3区の鶴浜岸壁 大阪府大阪市所在の大阪港大橋橋梁灯（L2灯）から真方位125° 920m付近 （概位 北緯34°38.5′ 東経135°26.8′）
事故調査の経過	平成24年5月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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	砂利運搬船 <sup>めいせい</sup> 明盛丸、332トン 130575、明盛海運建設株式会社 48.70m×10.98m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和63年4月
乗組員に関する情報	船長 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年4月21日 免状交付年月日 平成21年10月16日 免状有効期間満了日 平成27年8月18日 航海士 男性 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和43年7月26日 免状交付年月日 平成23年9月8日 免状有効期間満了日 平成28年10月5日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首に破口を伴う凹損、船首前端部に凹損 鶴浜岸壁 ケーソンに陥没（約1.4m×2.4m×0.4m）及び亀裂等
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか1人が乗り組み、平成24年1月31日02時00分ごろ航海士が船橋当直に就き、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯を表示し、明石海峡を通過したのち、約9.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で阪神港大阪区に向けて東進した。

	<p>航海士は、神戸空港の南方沖を通過する頃に船長と船橋当直を交替することになっていたが、船橋当直交替予定時刻になっても船長が昇橋して来なかったものの、あと約1時間で阪神港大阪区に到着するので、港内に入って減速すれば機関音の変化に気付いて船長が昇橋して来るだろうと思い、船長に連絡せずに船橋当直を続けた。</p> <p>航海士は、阪神港大阪区の港口付近に至った所で手動操舵とし、レーダーを2kmレンジに切り替え、見張りを行って内港航路を航行したのち、大阪第3区にある港大橋の西方で約7.0knに減速して東南東進した。</p> <p>航海士は、港大橋を通過して第3突堤の南西方250m付近に差し掛かり、<sup>しりなし</sup>尻無川右岸の物揚場に向かうために約50°左転しようとしたとき、左舷船首60°付近に‘灯火が視認できない船体が白色の小型船舶’（以下「本件横切り船」という。）を視認し、本船の船首方を左方から右方に横切る態勢であったので、本件横切り船を避けようとして汽笛で短音1回を吹鳴して操船信号を行い、右舵約30°を取って右転を始めた。</p> <p>航海士は、左舷側を向いて本件横切り船が本船の船尾方を通過する態勢となったのを確認して舵を中央に戻し、船首方を見たところ至近に迫った鶴浜岸壁（以下「本件岸壁」という。）に気づき、機関を全速力後進としたが、05時10分ごろ、船首が約102°を向いたとき、約5knの速力で本件岸壁の北端付近に衝突した。</p> <p>船長は、直ちに昇橋し、本船の損傷及び浸水状況の調査を行い、フォアピークタンクに浸水していたものの、自力航行が可能であったので、海上保安庁に通報したのち、尻無川右岸の物揚場に着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風速 約2m/s、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57分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船に昭和63年の就航時から乗船していた。</p> <p>航海士は、本船に乗船することとなった平成23年7月以前に約20年間で航船に乗船し、その間、主に兵庫県姫路市家島港と阪神港間を航行していたので、本事故発生場所付近の状況はよく知っていた。</p> <p>本船は、家島港で碎石約1,054tを積載し、喫水は、船首約3.60m、船尾約5.20mであった。</p> <p>本船は、機関長、航海士及び船長の順で2時間交替の船橋当直体制を採っており、船長が、04時00分ごろ阪神港神戸区沖で航海士から船橋当直を引き継ぐ予定であったが、ふだんから行っていた携帯電話のアラーム機能をセットし忘れたので、起床予定時刻に起きることができず、船橋当直を交替することができなかった。</p> <p>船長は、本船が減速した際の機関音の変化で目が覚め、間もなく衝撃音を聞いた。</p>

	<p>本件横切り船については、船名等が特定できなかったため、当時の航行状態等に関する情報を得ることができなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、阪神港大阪第3区の本件岸壁の西方沖を東南東進中、航海士が、尻無川に向けて左転しようとした際、左舷前方に本件横切り船を認めたので、衝突を避けようとして右転し、本件横切り船の動静に注意を向けていたことから、本件岸壁に向首して航行していることに気付かず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本件横切り船は、本事故の発生に関与した可能性があると考えられるが、船名等が特定できず、情報を得ることができなかったため、本件横切り船の航行状態等については明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、阪神港大阪第3区の本件岸壁の西方沖を東南東進中、航海士が、尻無川に向けて左転しようとした際、左舷前方に本件横切り船を認めたので、衝突を避けようとして右転し、本件横切り船の動静に注意を向けていたため、本件岸壁に向首して航行していることに気付かず、本件岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<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>・夜間、狭い港内で他船を避ける場合には、大幅に減速又は停止することが望ましい。</li> <li>・港内では、船長に連絡し、船長が操船すること。</li> </ul>