

船舶事故調査報告書

平成25年1月31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 |
| 発生日時 | 平成24年6月18日（月） 04時30分ごろ |
| 発生場所 | 大阪府高石市西方沖 大阪府堺市所在の堺浜寺南防波堤灯台から真方位263°7海里（M）付近 （概位 北緯34°32.5′ 東経135°16.2′） |
| 事故調査の経過 | 平成24年6月18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 | A 貨客船兼自動車渡船 ^{りゅうきゅう} 琉球エクスプレス、6,266トン 136444、マルエーフェリー株式会社（A社） 145.62m×22.00m×14.25m、鋼 ディーゼル機関2基、13,230kW（合計）、平成14年9月10日 B 漁船 ^{すみよし} 住吉丸、9.7トン OS2-2074（漁船登録番号）、個人所有 17.28m（Lr）×4.07m×1.18m、FRP ディーゼル機関、48kW、平成12年7月10日 C 漁船 ^{すみよし} 住吉丸、9.1トン OS2-2141（漁船登録番号）、個人所有 17.20m（Lr）×4.08m×1.24m、FRP ディーゼル機関、48kW、平成16年11月22日 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 63歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成2年3月22日 免状交付年月日 平成21年11月25日 免状有効期間満了日 平成27年3月21日 航海士A（一等航海士） 男性 41歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成11年10月6日 免状交付年月日 平成21年10月14日 免状有効期間満了日 平成26年10月13日 |

| | |
|-------|--|
| | <p>B 船長B 男性 46歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和60年5月22日 免許証交付日 平成22年2月16日 (平成27年5月21日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 24歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年12月20日 免許証交付日 平成21年2月2日 (平成26年12月19日まで有効)</p> |
| 死傷者等 | <p>A なし B なし C なし</p> |
| 損傷 | <p>A 右舷船首部外板に擦過傷 B なし C 左舷船首部及び外板に擦過傷及び亀裂、マスト折損</p> |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aほか20人が乗り組み、旅客24人を乗せ、貨物約544t(車両49台)を積載し、船長が船橋におり、航海士A及び甲板手が当直して大阪府高石市西方沖を阪神港大阪区大阪南港フェリーターミナルに向けて針路043°(真方位、以下同じ。)速力18.2ノット(kn)(対地速力、以下同じ。)で航行中であつた。</p> <p>航海士Aは、平成24年6月18日04時23分ごろ、右舷船首約10~30°距離3M付近のところで、北西進中のC船の右舷とB船の左舷を接舷して船首部及び後部をワイヤ等でつないだ一体の船列(以下「C船列」という。)を含む漁船群(以下「C漁船群」という。)ほかを初認した。</p> <p>航海士Aは、漁船群が後続の漁船群になるほど密集していたので、後続の漁船群が接近する前に速やかに漁船群を通過したいと考え、04時28分ごろ、前方の船と船間距離があつたC漁船群の前路を横切ろうとしてC漁船群に対し、昼間信号灯を照射するとともに、音響信号を吹鳴し、左舵10°を取って左転したところ、C船列以外の漁船は変針又は減速等したもの、C船列の針路及び速力に変化はなかつた。</p> <p>航海士Aは、04時29分ごろ、C船列との距離が約0.3Mとなって衝突の危険を感じたものの、船長CがA船を見ているはずであるからC船列がA船を避航すると思い、C船列の船首を横切るため、発光及び音響信号を行いながら左舵10°で左転したが、C船列の針路及び速力に変化はなかつた。</p> <p>船橋にいた船長Aは、とっさに左舵一杯を指示したが、04時30分ごろ、高石市西方沖において、速力約18.7knで左転中のA船の</p> |

| | |
|---------------|--|
| | <p>右舷船首部と北西進中のC船の左舷船首部が衝突した後、続いて左転中のA船の右舷フレアー及び右舷外板と右転中のC船のマスト及び左舷外板が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、C船は、船長Cほか1人が乗り組み、機船船びき網によるしらす漁のため、C船列を構成し、後部甲板には船びき網の投入の準備を行い、阪神港神戸区の神戸空港南方沖の漁場に向けて岸和田港を出港し、針路約306° 速力約10knで航行中であった。</p> <p>C船列で航行する場合の針路及び速力は、B船が主導し、C船は追従して航行していた。</p> <p>B船及びC船は、後部甲板上の装備を除き、ほぼ同型船であり、B船及びC船とも接舷している側の正横付近は見づらいので、右舷側正横付近の見張りはB船が、左舷側正横付近の見張りはC船が主に行っていた。</p> <p>船長Cは、A船を左舷方向に確認したが、自船が保持船であり、A船の方位が船尾方へ変化していたので、A船との衝突の虞はないと判断し、船長Bに報告せず、その後は、A船の動静を監視していなかった。</p> <p>船長B及び船長Cは、先行する手船が見えなくなる可能性があるため、船首方を先行する手船（探索船）の動向及び魚群探知機に注意して航行中、04時30分ごろ、突然、A船船首が、C船の左舷後方からC船の船首前方に出現した。</p> <p>船長Cは、A船に気付いた直後に機関を中立とし、船長Bは、機関を後進としたが、A船の船首部がB船の進路を遮るような状態でC船の左舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>C船は、マスト部分がA船の右舷フレアーで押し潰されながらA船の右舷外板と接触し続け、その間、船体が、右舷側に最大約30°傾斜してB船と連結していたワイヤ等が切断した。</p> <p>僚船Dは、船長Dほか1人が乗り組み、C船の左舷後方60°（8時方向）付近を北西進中、船長Dが、D船の船首方を横切ったA船が、その後、左転してC船の左舷方から衝突した状況を目撃した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 曇り、無風、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A社の安全管理規程及び付属基準の運航基準（神戸～那覇航路）第9条には、次のように規定されていた。</p> <p>（船長が甲板上の指揮を執るべき海域等）</p> <p>第9条 船長は、法令に定めるとき及び次に掲げる海域を航行するときは、甲板にあって自ら船舶を指揮しなければならない。</p> |

| 港名 | 入港時 | 出港時 |
|----|------------------|--------------|
| 大阪 | 友ヶ島通過30分前付近から着岸迄 | 岸壁から友ヶ島南5湊付近 |

※表は、大阪港以外省略

A船においては、A船が慣例としている操船の引継ぎ地点まで航海士Aが操船していた。

船長Aは、船橋内にいたが、航海士Aから操船引継ぎの申出がなかったため、衝突直前まで航海士Aに操船を任せていたが、その間、レーダー見張り等による操船の支援を行わなかった。

航海士Aは、A船の慣例としている引継ぎ地点の手前であったこと、及び船長Aから指示があるまでは、自力で操船できると考えて船長に操船の引継ぎを行わなかった。

A船は、運航基準より約1時間30分早く航行しており、特に急ぐ必要はなかった。

船長Aは、漁船群が後続の漁船群になるほど密集していたので、後続集団が接近する前に通過したいと考えていた。

機船船びき網漁は、神戸空港沖に漁獲があるということであり、各地の漁船が協定の操業開始時刻の06時に合わせるよう、一斉に神戸空港沖に向けて航行していた。

C船列は、岸和田港外から衝突するまでの間、ほぼ一定の針路及び速力であった。

船長B、船長C及び船長Dは、共にA船の昼間信号灯及び音響信号に気付かなかった。

分析

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

A あり、B あり、C あり

A なし、B なし、C なし

A なし、B なし、C なし

A船は、高石市西方沖において、大阪南港に向けて北東進中、C船列が北西進中、航海士Aが、右舷船首方に視認したC船列の前路を左転して横切ろうとしていたところ、C船列に約0.3Mに接近し、衝突の危険を感じたものの、船長Cが、A船を見ているはずであり、C船列が避航するものと思込み、引き続いてC船列の前路を通過しようとしたことから、A船の右舷船首部とC船の左舷船首部等が衝突したものと考えられる。

本事故発生場所は、A社の安全管理規程によれば、船長が甲板上で指揮を執るべき海域であり、A社の安全管理規程の運航基準第9条は、A船では、遵守されていなかったものと考えられる。

C船列は、高石市西方沖において、神戸空港沖の漁場に向けて北西進中、船長Bが、C船列の針路等を主導し、正横付近の見張りを左舷側は船長Cが主に行っていたが、船長CがA船を左舷側に視認したも

| | |
|----|--|
| | <p>のの、A船との衝突の虞はないものと思ひ、船長Bに報告せず、その後、A船の動静を監視しておらず、さらに、両船長が、船首方を先行する手船の動向及び魚群探知機に注意を向け、左舷前方の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近中のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、高石市西方沖において、A船が北東進中、C船列が北西進中、航海士Aが、右舷船首方に視認したC船列の前路を左転して横切っていたところ、衝突の危険を感じたものの、C船列が避航するものと思ひ込み、引き続いてC船列の前路を通過しようとし、また、左舷正横付近の見張りを主に行っていた船長Cが、A船を左舷側に視認したものの、A船との衝突の虞はないものと思ひ、船長Bに報告せず、その後、A船の動静を監視しておらず、さらに、両船長が、船首方を先行する手船の動向及び魚群探知機に注意を向け、左舷前方の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| 参考 | <p>船長Aは、本事故について、次のとおり、是正措置を採ることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船員法第10条（甲板上の指揮）及び運航基準第9条（船長が甲板上の指揮を執るべき海域等）を甲板各部員に周知の上、法令及び運航基準を遵守する。 ・ 船長が操船指揮を執り、当直航海士をレーダー見張りに従事させ、適切な見張りを維持するとともに、安全航海のための操舵及び機関減速又は停止の措置を講じる。 <p>A社は、本事故について、上記是正措置を踏まえ、次のとおり具体的な是正策を採ることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 友ヶ島水道30分前から入港スタンバイまで、及び大阪出港時から紀伊水道伊島までの間は、甲板部の当直部員を船橋に1人増員し、機関の減速又は停止ができるように備える。 ・ 漁船群と接近する虞のある海域や船舶ふくそう海域に接近したときは、機関をスタンバイ状態とする。 <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"> ・ 避航においては、変針ばかりに偏重せず、減速及び停止も検討すること。 ・ 動力船は、互いに進路を交差させて接近する場合は、衝突の虞の判断を速やかに行い、横切り船の航法が適用される状況においては、避航船及び保持船の動作を適切にとること。 |

付図1 推定航行経路図

