

# 船舶事故調査報告書

平成26年12月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

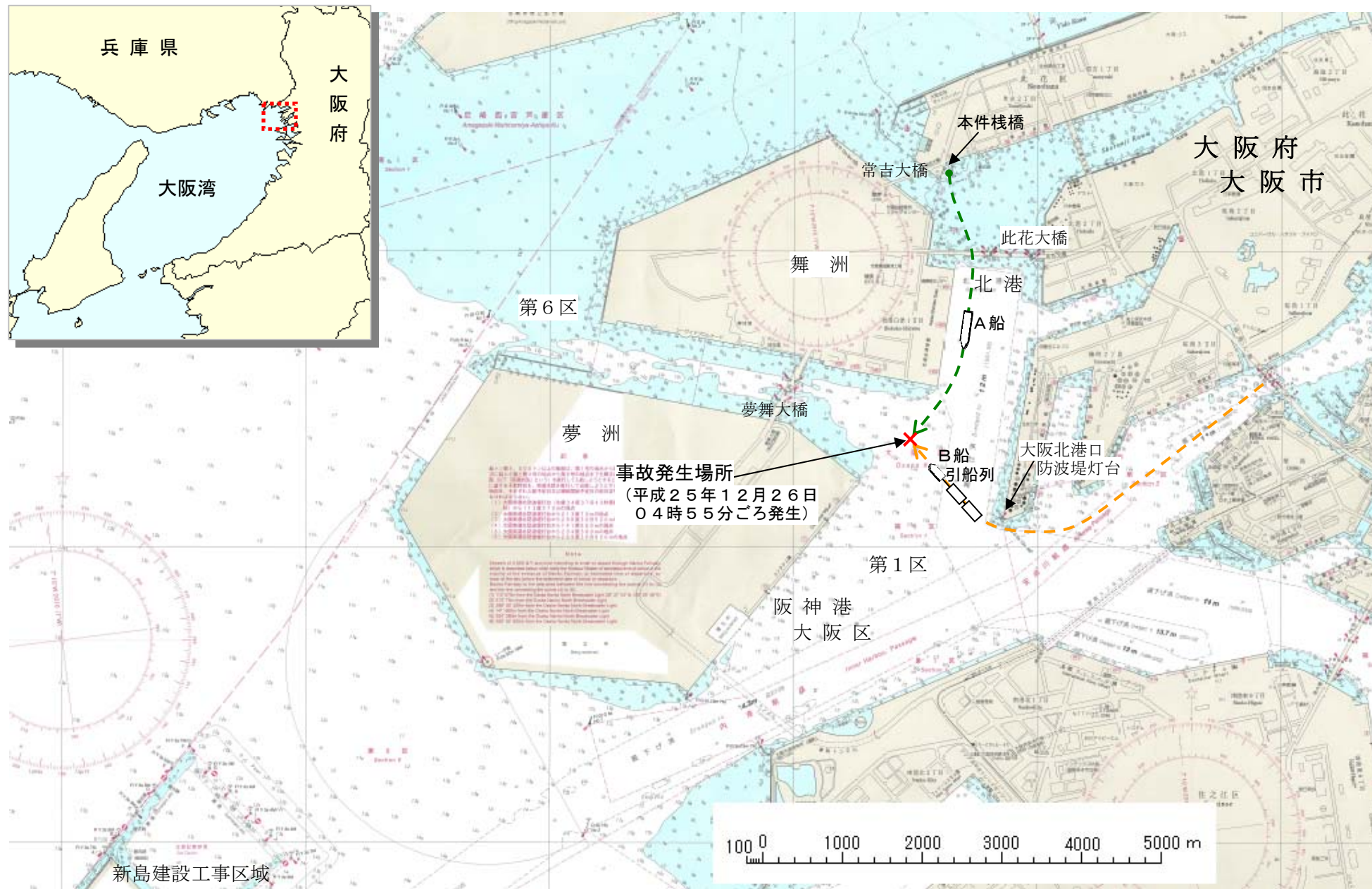
事故種類	衝突
発生日時	平成25年12月26日 04時55分ごろ
発生場所	阪神港大阪第1区の <sup>ゆめしま</sup> 夢洲北東方沖 大阪府大阪市所在の大阪北港口防波堤灯台から真方位312°740m付近 (概位 北緯34°39.4′ 東経135°24.5′)
事故調査の経過	平成26年1月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 警戒船 第五 <sup>よど</sup> 淀丸、19.31トン OS2-2119（漁船登録番号）、個人所有 14.98m (Lr) × 3.35m × 1.64m、FRP ディーゼル機関、353.04kW、昭和56年9月4日 第250-49372号（船舶検査済票の番号） B 引船 <sup>まつやま</sup> 松山丸、16.46トン 260-3070大阪、個人所有 11.85m (Lr) × 3.80m × 1.64m、鋼 ディーゼル機関、183.90kW、昭和50年10月 C はしけ <sup>やまたか</sup> 高70、総トン数なし なし、有限会社角三商会 29.00m × 7.30m × 3.05m、鋼 機関なし、昭和45年7月（建造） D はしけ <sup>やまたか</sup> 高508、総トン数なし なし、山高運輸株式会社 32.40m × 7.20m × 3.30m、鋼 機関なし、昭和44年5月（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63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62年2月13日 免許証交付日 平成23年9月13日 (平成29年5月22日まで有効) 甲板員A 男性 45歳

	<p>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62年3月4日  免許証交付日 平成24年5月8日  (平成29年5月22日まで有効)</p> <p>B 船長B 男性 64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51年11月12日  免許証交付日 平成23年10月25日  (平成29年2月2日まで有効)</p>
死傷者等	軽傷 1人(船長A)
損傷	<p>A 船首部に圧壊  B なし  C 右舷中央部外板に凹損及び擦過傷、右舷中央部の倉口のコーミングに曲損等  D なし</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、阪神港大阪第6区の新島建設工事に伴う警戒業務を行うため、平成25年12月26日04時50分ごろ、阪神港大阪第1区の大阪市此花区に架かる常吉大橋東側の棧橋(以下「本件棧橋」という。)を出発し、船長Aが操舵室左舷側の操縦席に腰を掛け、手動操舵で舞洲東方沖の北港を南進した。</p> <p>船長Aは、約14～15ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行して此花大橋を通過した後、舞洲南東端の東方沖に至り、夢洲南東岸のコンテナふ頭に沿って航行するため、右に変針して南南西進を開始した頃、船首方に回転灯を点灯させて航行しているB船を認め、甲板員Aに何を行っている船かを尋ねた。</p> <p>甲板員Aは、船長Aの右隣に立ち、船首方を見たところ、正船首やや左舷側に青色及び黄色の回転灯を3～4個点灯させ、A船の前路を右方へ横切る態勢のB船を認めて注目した。</p> <p>船長Aは、港内で回転灯を点灯させて刺し網漁の操業を行っている漁船を度々見たことがあったので、B船が網を引いて操業している漁船であると思い、B船の後方の海面に目を向けて漁具(浮き)の所在を確かめていたが、ふと視線を上げたところ、目の前に山が迫っているように見えた。</p> <p>甲板員Aは、B船が、右舷船首約20°約40～50mの距離となった頃、引船であることに気づき、視線をA船の船首方に移したところ、目の前に山のようなものが見え、04時55分ごろ夢洲北東方沖において、A船の船首とB船がえい航していたC船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃により、前方に倒れて操舵輪の舵柄で脇腹を打ち、A船の船首部が潰れて脱落した状態であることを認めたものの、浸水がなく、自力航行できると判断して本件棧橋に帰った後、海</p>

	<p>上保安庁に事故の発生を通報し、到着した海上保安官が手配した救急車で病院に搬送されて治療を受けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、C船に乗組員Cが、D船に乗組員Dがそれぞれ乗り組み、C船及びD船に鋼製のパイプを積み、B船の後方にC船を、C船の後方にD船をそれぞれえい航し、B船の船尾からD船の船尾までの長さを約150mとして引船列（以下「B船引船列」という。）を構成し、約3knの速力で此花区の桜島埠頭南西端を通過した後、右に変針して舞洲と夢洲との間に架かる<sup>ゆめまい</sup>夢舞大橋の舞洲側の基部に向けて北西進した。</p> <p>船長Bは、B船にマスト灯2個、両色灯、船尾灯及び引き船灯を表示させたほか、はしけをえい航していることが他船から容易に分かるよう、マスト灯の上部に取り付けた青色回転灯及び操舵室前方の機関室囲壁上方に取り付けた黄色回転灯をそれぞれ点灯させ、また、C船及びD船に両色灯及び船尾灯をそれぞれ表示させて航行していた。</p> <p>船長Bは、船首方と船尾方を4対6程度の割合で見張りをを行いながら、舞洲南東角と夢洲北東角を結んだ線の西側に至った頃、右舷船尾方にA船の緑灯を視認し、約20秒後、C船の右舷中央部とA船の船首とが衝突した。</p> <p>船長Bは、船長Aにけが人の有無及びA船の損傷状況を確認し、連絡先を交換した後、別れたものの、A船の船首部が脱落していたので、無事に航行できるかどうか不安に思い、しばらくの間、A船が帰って行く様子を見ていたところ、船長Aから航行に支障がない旨の電話連絡を受け、目的地へ向けて航行を再開した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>日及び月（事故発生場所付近）：日出時刻 07時04分ごろ、月出時刻 00時08分ごろ、月齢 23.1</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、新島建設工事の警戒業務を行う際、ふだんは本件棧橋を出発した直後に右転して舞洲北方に至り、舞洲の北西岸から西岸及び夢洲の西岸沖を航行しており、北西～西の風が吹いている場合又は舞洲北方付近の波が高い場合に北港を南進する経路を航行していたものの、本事故当日は、特に理由がなく、北港を南進した。なお、船長Aは、これまでに約50回の警戒業務を行ったうち、北港を南進したことは2～3回程度であった。</p> <p>船長Aは、レーダーを起動させていたものの、回転灯を点灯させていたB船が気になり、目視だけでB船の動静を確認していた。</p> <p>船長Bは、桜島埠頭南西端を通過した後、右に変針して北西進を開始した頃、周囲に航行中の他船はおらず、A船も認めていなかった。</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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり、C なし、D なし A なし、B あり、C なし、D なし A なし、B なし、C なし、D なし</p> <p>A船は、阪神港大阪第1区において、夢洲東端沖に向けて南南西進中、船長Aが、船首方に回転灯を点灯させて航行しているB船を認め、経験から網を引いて操業している漁船であると思込み、B船の後方の海面に目を向けて漁具（浮き）の所在確認に注意を向けており、また、甲板員Aが、B船に注目していたところ、約40～50mの距離となって引船であることに気付いたことから、A船の船首方に視線を移した際にC船を間近に認めたものの、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、阪神港大阪第1区において、B船に法定灯火のほかに青色及び黄色の回転灯を、C船及びD船に法定灯火をそれぞれ表示して桜島埠頭南西端を通過し、夢洲東端沖に向けて北西進する際、船長Bが、航行中の他船を認めなかったため、接近する他船はいないものと思込み、間近に迫るまでA船に気付かなかったことから、C船とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、法定灯火のほかに青色及び黄色の回転灯を点灯させていたことから、A船の乗組員に判断を誤らせた可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、阪神港大阪第1区において、A船が夢洲東端沖に向けて南南西進中、B船引船列が夢洲東端沖に向けて北西進中、船長Aが、B船が網を引いて操業している漁船であると思込み、漁具（浮き）の所在確認に注意を向けており、及び甲板員Aが、B船に注目していたところ、約40～50mの距離となって引船であることに気づき、また、船長Bが、接近する他船はいないものと思込み、間近に迫るまでA船に気付かなかったため、A船とC船とが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>・港内においては、船舶の灯火が陸上の灯火に紛れて区別できない可能性があるため、レーダーや双眼鏡を活用するなどして情報の収集及び得た情報の確認を行うこと。</li> <li>・法令で定められた灯火以外の灯火を点灯しないこと。</li> <li>・はしけ等のえい航物に他船が接近していることを認めた場合、有効な音響信号により、注意喚起を行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



新島建設工事区域