

船舶事故調査報告書

平成27年3月19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26年7月2日 14時23分ごろ
発生場所	大阪府 ^{ほんなん} 阪南港西方沖 阪南港北防波堤灯台から真方位262° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 28.40′ 東経135° 19.14′）
事故調査の経過	平成26年7月2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 漁船 ^{すみよし} 住吉丸、9.7トン OS2-2129（漁船登録番号）、個人所有 18.31m（Lr）×4.01m×1.25m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成15年8月10日 B プレジャーボート ^{みらい} 未来、5トン未満 260-19642大阪、個人所有 6.01m（Lr）×1.92m×0.49m、FRP ディーゼル機関、44.10kW、昭和60年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 42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 平成2年2月28日 免許証交付日 平成21年3月2日 （平成27年2月27日まで有効） B 船長B 男性 69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7月2日 免許証交付日 平成24年2月21日 （平成29年2月27日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に破口及び擦過傷、物入れに浸水 B 左舷船尾部に擦過傷、プロペラ翼に曲損、機器類に濡損
事故の経過	A船は、船長Aが、1人で乗り組み、操業を終え、操舵室において

	<p>舵輪後方の椅子に腰を掛け、機関を全速力前進とし、9～10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、20MレンジとしたGPSプロッターを作動させ、岸和田市岸和田漁港に向けて自動操舵により東進していた。</p> <p>船長Aは、大阪府空港島東方沖に北東進中の1隻の船を目視で認めたが、周囲に支障となる他船はいないと思い、異音が聞こえた機関室に赴いて機関室内を点検したものの、異常が見付からず、約5分後、操舵室に戻ろうと右舷側の機関室出入口から半身を乗り出したところ、右舷船首の舷縁越しにB船が間近に接近していることを認めた。</p> <p>A船は、船長Aが、船尾部のコントローラーの所に駆けつけ、右舵一杯とし、機関を停止するとほぼ同時の平成26年7月2日14時23分ごろ、阪南港西方沖において、その船首部とB船の左舷後部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、転覆したB船の船尾部の舷側に上がった船長BをA船に救助した後、海上保安庁及び所属する漁業協同組合に事故発生 of 通報を行った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りを終え、操舵室の椅子に腰を掛け、機関を全速力前進とし、約17knの速力で、GPSプロッターを作動させ、阪神港堺^{さかいせんぼく}泉北区の係留地に向け、手動操舵により北東進していた。</p> <p>船長Bは、関西国際空港連絡橋の空港島寄りを通過した後、ふだん船首目標としている約10M先の煙突及びタンク群等が見えなかったため、右舷船首方に見える航路標識を目標とし、GPSプロッター上の針路を確認しながら北東進を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが左舷船首方間近に迫るA船を認めたが、その左舷後部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、右舷側に転覆した船体の下に閉じ込められたものの、1～2分後に海面上に出て、B船の船尾部の船体にはい上がり、A船に救助された。</p> <p>船長Bは、右腕に擦過傷、左膝に打撲等を負い、後日、医師の診察を受けた。</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 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約0.5m、海水温度 約22℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、所属する漁業協同組合が取り決めた15時の入港時刻に間に合わせるため、急いでいたので、自動操舵とした状態で、機関室に赴き、操舵室を無人の状態としていた。</p> <p>A船は、約50kgの漁獲を得ていた。</p> <p>A船は、本事故後、機関等に故障等が見当たらなかった。</p> <p>船長Bは、約13年前からプレジャーボートに船長として乗り組</p>

	<p>み、月に約2回出航して釣りを楽しんでいた。</p> <p>船長Bは、ふだん06時ごろ出航し、15時ごろ帰航することにしており、朝には、漁船が多いが、帰航する時間帯には、余り行き会うことはないと思っていた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用しており、本事故時、救命胴衣が自動的に膨張し、海面上に出るときに支障を感じた。</p>
<p>分析</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 A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、阪南港西方沖を東進中、船長Aが、周囲に支障となる他船はいないものと思い、操舵室を無人として機関室に赴き、見張りを行っていなかったことから、B船に気付かず針路及び速力を保持して航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、空港島東方沖の北東進中の1隻以外に航行している船を認めなかったことから、周囲に航行の支障となる他船はいないものと考えられる。</p> <p>B船は、阪南港西方沖を北東進中、船長Bが、GPSプロッター上の針路を見ることに意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船に気付かず針路及び速力を保持して航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん船首目標としている煙突及びタンク群等が見えなかった上に、経験から漁船と余り行き会うことはない時間帯であると思っていたことから、GPSプロッター上の針路を確認することに意識を集中していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、阪南港西方沖において、A船が東進中、B船が北東進中、船長Aが、周囲に支障となる他船はいないと思い、操舵室を無人として機関室に赴き、また、船長Bが、GPSプロッター上の針路を確認することに意識を集中し、共に見張りを行っていなかったため、互いに相手船に気付かず航行し、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>
<p>参考</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"> ・航行中は、操舵室を無人としないこと。 ・操舵室を無人とする場合には、周囲の状況を確認し、機関を停止させ、対水速力を有しない状態とすること。 ・GPSプロッターの画面のみに気を取られることなく、目視による適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

