

船舶事故調査報告書

平成27年7月23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26日 20時15分ごろ
発生場所	兵庫県神戸市神戸空港南西方沖 神戸第1南防波堤灯台から真方位173° 2,800m付近 （概位 北緯34° 37.58′ 東経135° 12.49′）
事故調査の経過	平成26年7月26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 ^{ほうとく} 豊徳丸、4.4トン HG3-26063（漁船登録番号）、個人所有 11.55m (Lr) × 2.75m × 0.37m、FRP ディーゼル機関、387.60kW、昭和63年10月8日 第260-24064号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート ^{ユニバーサルエア} UNIVERSALAIR、5トン未満 252-15757大阪、株式会社ユニバーサルエア 7.11m (Lr) × 2.87m × 1.60m、FRP ディーゼル機関2基、154.4kW（合計）、平成元年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50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14年8月30日 免許証交付日 平成24年5月10日 （平成29年8月29日まで有効） B 船長B 男性 50歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成元年3月2日 免許証交付日 平成24年3月22日 （平成29年3月21日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 4人（同乗者）
損傷	A 船首部ハンドレールが脱落、FRP製外板に擦過傷 B 右舷外板に亀裂、防舷材及びブルワークに破損
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、法定灯火を表示し、神戸

	<p>市遠矢浜町沖の漁場に向かったが、風が強かったので、船舶の航行が少ない神戸空港南西方沖に移動し、風が収まるのを待つため、機関を中立として漂泊し、南南西風により北北東へ流されては機関を使用して漂泊開始場所付近に戻ることを繰り返していた。</p> <p>A船は、約2ノット（kn）の速力で圧流されながら漂泊中、船長Aが、時折周囲を見ながら、甲板員Aと話をしていたところ、平成26年7月26日20時15分ごろ船首部に衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、周囲を見たところ、右舷船首方にB船の灯火（左舷灯）が見えたので、B船と衝突したことを知った。</p> <p>A船は、B船がA船に接近してきたので、船長Aと船長Bが話をした後、甲板員Aが、20時25分ごろ118番通報を行い、阪神港神戸区の海上保安庁の棧橋に着けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人等（以下「同乗者」という。）7人を乗せ、兵庫県芦屋市沖の花火見物に向かうため、法定灯火を表示し、19時50分ごろマリーナを出航し、船長Bが操縦席に腰を掛け、少し南進した後、神戸空港南方沖に向け、約20knの対地速力で手動操舵により東進した。</p> <p>船長Bは、神戸空港南方沖に針路を定めた際、右舷船首方に航行の支障となる船舶を見掛けず、南風により北方へ圧流されることから、時折、進路を修正し、左舷船首方の神戸空港と、GPSプロッターの画面で船位を確認しながら航行を続けていたところ、船首部に衝撃を感じた。</p> <p>船長Bは、衝撃で通路に落ち、キャビン後部から同乗者の消波ブロックに近づいている旨の大声が聞こえたので、機関を後進にし、B船を停止させた。</p> <p>船長Bは、周囲を見たところ、A船を認め、A船と衝突したと思い、A船に接近し、B船に負傷者がいるので、急いでマリーナに向かう旨を船長Aに伝え、119番通報を行い、マリーナに到着後118番通報を行った。</p> <p>負傷者は、救急車で病院に搬送され、同乗者1人は腰椎捻挫と診断され、ほかの同乗者3人が、腰の打撲、胸と足の打撲及び突き指をそれぞれ負った。</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 南南西、風力5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、漂泊中、時折、周囲は見ていたものの、本事故時、船首方の神戸空港南西端までの距離を目測しながら漂泊開始場所付近に戻る時期を見計らっていた。</p> <p>船長Bは、夜間航行の経験が約15回あり、夜間航海時でもキャビン内の明かりをつけた状態で操船していた。</p>

	<p>船長Bは、本事故後、キャビン内の明かりをつけていたので、A船の灯火が見えにくかったのではないかと思った。</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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、神戸空港南西方沖で風に圧流されながら漂泊中、船長Aが、船首方の神戸空港南西端への接近状況に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船が少ない海域に漂泊していたことから、A船の近くを航行する船はいないものと思い、船首方に意識を向けていた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、神戸空港南西方沖を手動操舵で東進中、船長Bが、船位の確認に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、船首方で漂泊しているA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、神戸空港南方沖に針路を定めた際、右舷船首方に航行の支障となる他船を認めなかったことから、同方向には他船はいないものと思い、左舷船首方の神戸空港とGPSプロッターに意識を向けていた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bが、キャビン内の明かりをつけていたことから、A船の灯火が見えにくかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、神戸空港南西方沖において、A船が漂泊中、B船が東進中、船長Aが船首方の神戸空港南西端への接近状況に、船長Bが船位の確認にそれぞれ意識を向け、共に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>
<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、他船を見落とすことがないように、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・漂泊中は、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・夜間、キャビン内は暗くすること。

付図1 事故発生経過概略図

