

船舶事故調査報告書

平成28年4月21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（岸壁）
発生日時	平成27年8月2日 22時43分ごろ
発生場所	関西国際空港1期空港島南東岸 関西国際空港飛行場灯台から真方位109° 1,340m付近 （概位 北緯34° 25.3′ 東経135° 14.3′）
事故の概要	プレジャーボートパールは、航行中、岸壁に衝突した。 パールは、船長が負傷し、船首部に破口が生じた。
事故調査の経過	平成27年8月3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	プレジャーボート パール、19トン 250-49474和歌山、個人所有 14.73m (Lr) × 4.83m × 2.65m、FRP ディーゼル機関、1,206kW、不詳
乗組員等に関する情報	船長 男性 38歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年6月26日 免許証交付日 平成27年6月26日 （平成32年6月25日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部に破口 岸壁 コンクリートに破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人等（以下「同乗者」という。）11人を乗せて兵庫県洲本市で行われた花火大会見物を終え、平成27年8月2日22時15分ごろ大阪府阪南市西鳥取漁港 ^{にしとっとり} に寄港して同乗者6人を降ろし、残りの同乗者5人と共に泉佐野市所在のマリーナに向けて帰航することとした。 船長は、手動操舵により約14～15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西鳥取漁港北東方沖まで北東進した後、関西国際空港南東方において、船首を関西泉州沖連絡橋南西方灯標の右側に向

	け、自動操舵として約25knの速力で北東進した。 船長は、フライングブリッジ右舷側の操縦席に腰を掛け、左隣の同乗者と話をしていたところ、至近に関西国際空港1期空港島南東岸（以下「本件岸壁」という。）を認め、機関を後進にかけたものの、22時43分ごろ本件岸壁に衝突した。 船長は、機関を後進にかけ、船尾を本件岸壁に押し付け、同乗者を本件岸壁に降ろした後、機関を停止して自らも降りた。 同乗者の1人は、110番通報を行った。 船長は、病院に行ったところ、右足の打撲と診断された。 本船は、警戒船が仮係留作業を実施中、衝突場所西南西方800m付近において、船首部の破口部からの浸水により、8月3日01時50分ごろ沈没した。 本船は、その後、引き揚げられ、廃船処分とされた。 （付図1 事故発生経過概略図 参照）
その他の事項	船長は、航行中、本事故当日午後に生じた左舷プロペラの曲損により、左舷機の回転数が右舷機よりも低く、左舷方に回頭する傾向があったので、フラップを使用して直進するように調整していた。 船長は、約10年前に一級小型船舶操縦士免許を取得し（平成27年6月特殊小型船舶操縦士免許取得）、夜間航行の経験も豊富であったものの、関西国際空港南東方を本事故時間帯に航行するのは、毎年の花火大会の時だけであった。 船長は、関西泉州沖連絡橋南西方灯標の右側に向けて自動操舵としたので、左舷方への回頭は自動操舵装置が補正してくれると思っていた。 フライングブリッジは、前面と左右の側面に透明の亚克力板が取り付けられており、左右の亚克力板は、劣化（黄ばみと傷）により昼間でも約20m先の物が見えにくい状態であった。 船長は、航行中、操舵室内を暗くして航海計器の画面を最も暗い状態にしており、発電機の計器盤は操舵室にないことから、発電機の異常を感じていなかった。 船長は、マリーナへの帰航開始時には、発電機の冷却水が出ていることを確認したが、本船の船尾を本件岸壁に押し付けていた時には、発電機の冷却水が止まっていたので、航行中に発電機が停止し、自動操舵が解除されて左回頭を始めたものと本事故後に思った。 船長は、隣の同乗者と話をしていた、本船が左回頭していることに気付かなかった。 船長は、本事故後、冷却海水ポンプのインペラ等の破損は確認していなかったが、発電機が止まったのは、本事故当日の午後に本船が乗り揚げた際、砂を吸い込んで発電機側の冷却海水ポンプのインペラが破損し、冷却阻害を起こしたのではないかと本事故後に思った。

分析 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	あり あり なし 本船は、関西国際空港南東方を北東進中、船長が、同乗者と会話をしていて見張りを適切に行っていなかったことから、左回頭していることに気付かずに航行し、本件岸壁に衝突したものと考えられる。 本船は、左舷機の回転数が右舷機よりも低く、左舷方に回頭する傾向がある状況下、自動操舵で針路を保持していたところ、発電機が停止し、自動操舵が解除されたことから、左回頭したものと考えられる。 本船の発電機は、発電機側の冷却海水ポンプのインペラが破損したことから、冷却障害を起こして停止した可能性があると考えられるが、本船が廃船処分されており、発電機が停止した状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本事故は、夜間、本船が、関西国際空港南東方を北東進中、船長が、同乗者と会話をしていて見張りを適切に行っていなかったため、左回頭していることに気付かずに航行し、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。
参考	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。 ・航行中は、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・自動操舵で航行中は、設定針路に向首していることを確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

