

## 船舶事故調査報告書

平成29年2月9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（浮消波堤）
発生日時	平成28年1月13日 17時53分ごろ
発生場所	阪神港大阪第2区の安治川河口 大阪北港口防波堤灯台から真方位066° 1.0海里付近 （概位 北緯34° 39.5′ 東経135° 26.0′）
事故の概要	旅客船海桜は、南東進中、浮消波堤に衝突した。 海桜は、旅客1人及び乗組員2人が負傷し、左舷船首部外板に亀裂を生じ、また、浮消波堤の側壁に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成28年1月14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	旅客船 海桜、18トン 250-31737大阪、大阪府大阪市 14.50m (Lr) × 4.20m × 1.63m、鋼 ディーゼル機関、167kW、平成4年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48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7年4月24日 免許証交付日 平成26年11月6日 （平成32年4月23日まで有効）
死傷者等	軽傷 3人（旅客、乗組員A及び乗組員B）
損傷	本船 左舷船首部外板に亀裂 浮消波堤 側壁に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期 日没時刻：17時08分ごろ、常用薄明終了時刻：17時35分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び乗組員2人（以下「乗組員A」及び「乗組員B」という。）が乗り組み、旅客11人を乗せ、自転車8台を積載し、天保山渡船場の大阪市港区側の乗降用台船（以下「港区側渡船場」という。）に向け、平成28年1月13日17時50分ごろ天保山渡船場の大阪市此花区側の乗降用台船（以下「此花区側渡船場」という。）を出発した。

本船は、安治川を横断する態勢で南東進中、船長が、西方からの風波によって圧流されることを考慮し、ふだんより西方寄りの進路で航行した。

本船は、港区側渡船場から約100m手前となったので、船長が、左転して浮消波堤と係船浮標との中間に向け、主機の回転数を徐々に落としながら航行した。

本船は、浮消波堤と係船浮標との間の水路に差し掛かった際、船長が、浮消波堤との衝突の危険を感じ、機関を全速力後進としたものの、17時53分ごろ浮消波堤に衝突した。

乗組員Aは、着岸準備の目的で、操舵室右舷側の出入口から甲板に出ようとし、同出入口付近の手摺りを握って後ろ向きでステップを降りていたところ、衝突の衝撃で、操舵室の扉が閉まって顔面に当たった。(写真①参照)



写真① 操舵室右舷側の出入口

乗組員Bは、後部甲板で支柱を握って立っていたところ、衝突の衝撃で体をひねり、その後、船首方を向いたところ、旅客が客室で転倒したところを目撃した。(写真②、写真③参照)



写真② 後部甲板



写真③ 客室

乗組員 A は、本事故当日、病院で受診したところ、顔面打撲と診断された。

乗組員 B は、後日、病院で受診したところ、<sup>はい</sup>頸椎捻挫等と診断された。

船長は、着岸後、旅客全員に怪我がないことを確認したものの、後日、旅客 1 人が左足打撲等により通院加療が必要と診断されたことを知った。

本船は、衝突後、運航を中止した。

(付図 1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

本船は、港区側渡船場と此花区側渡船場との間を無料で運航している公営の渡船であり、同区間を 1 日に 37 回往復し、往復に要する時間が約 10 分である。

港区側渡船場は、長さ 12 m、幅 5.5 m であり、その北方には長さ 30 m、幅 5 m の浮消波堤が、西方には直径 1.4 m の係船浮標が、それぞれ設置されている。

浮消波堤の両端付近に設置された簡易標識灯は、灯質が黄色光毎 4 秒 1 閃光で、光達距離が 4.5 km である。

係船浮標は、灯質が黄色光毎 4 秒 1 閃光で、光達距離が 4.5 km である。

浮消波堤と係船浮標との距離は約 18 m である。

船長は、本船の操船経験が約 4 年あった。

船長は、此花区側渡船場を出発する際、西方からの風波が強まっていると感じていた。

船長は、本船が東方に圧流されていたものの、浮消波堤を約 4～5 m 離して通過できるものと思い、港区側渡船場に視線を向けていた。

船長は、思っていたよりも進路が浮消波堤に接近していたのではないかと本事故後に思った。

本船は、此花区側渡船場を出発した後、主機を機関回転数毎分

	<p>(rpm) 約 1,800 として航行し、浮消波堤付近では約 1,500 rpm に落として航行していた。</p> <p>本船は、速力計が設置されておらず、安全管理規程で定める運航基準によれば、1,585 rpm で 7 ノット (kn)、1,998 rpm で 8 kn である。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、風速約 10 m/s の西風が吹く状況下、港区側渡船場に向けて南東進中、船長が、風波によって圧流されることを考慮し、ふだんより西方寄りの進路を取ったものの、浮消波堤への接近状況を確認していなかったことから、減速するとともに左舷方（東方）へ圧流されていることに気付かず、浮消波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、浮消波堤を約 4～5 m 離して通過できるものと思い、港区側渡船場への接近状況に意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、風速約 10 m/s の西風が吹く状況下、港区側渡船場に向けて南東進中、船長が、風波によって圧流されることを考慮し、ふだんより西方寄りの進路を取ったものの、浮消波堤への接近状況を確認していなかったため、減速するとともに左舷方（東方）へ圧流されていることに気付かず、浮消波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>大阪市建設局河川・渡船管理事務所は、本事故の発生を受け、安全運航マニュアルに次の事項を加え、管理する 7 か所の渡船場に掲示するとともに、船舶総合訓練を実施し、全職員に対して再教育を行い、また、今後の被害の軽減のため、浮消波堤に防舷材を取り付けた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インターネット等により気象・海象の情報を得ること（始発前・12時・17時の1日3回は取得すること。場合によっては適時取得すること。）。</li> <li>・各便発航前には船舶備付けの風速計を確認するとともに、目視により波高を確認し、場合によっては運航中止も検討するなど、安全運航に努めること。</li> <li>・港区側渡船場の着岸に関しては浮消波堤や係船浮標があるため、海上施設から十分な距離（風波により船体が海上施設に接触しない距離）を保ちながら進入して着岸を行うこと。</li> </ul> <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>・常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・風波がある水域を航行する場合、風下側の障害物との距離を十分に隔てて航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

