

船舶事故調査報告書

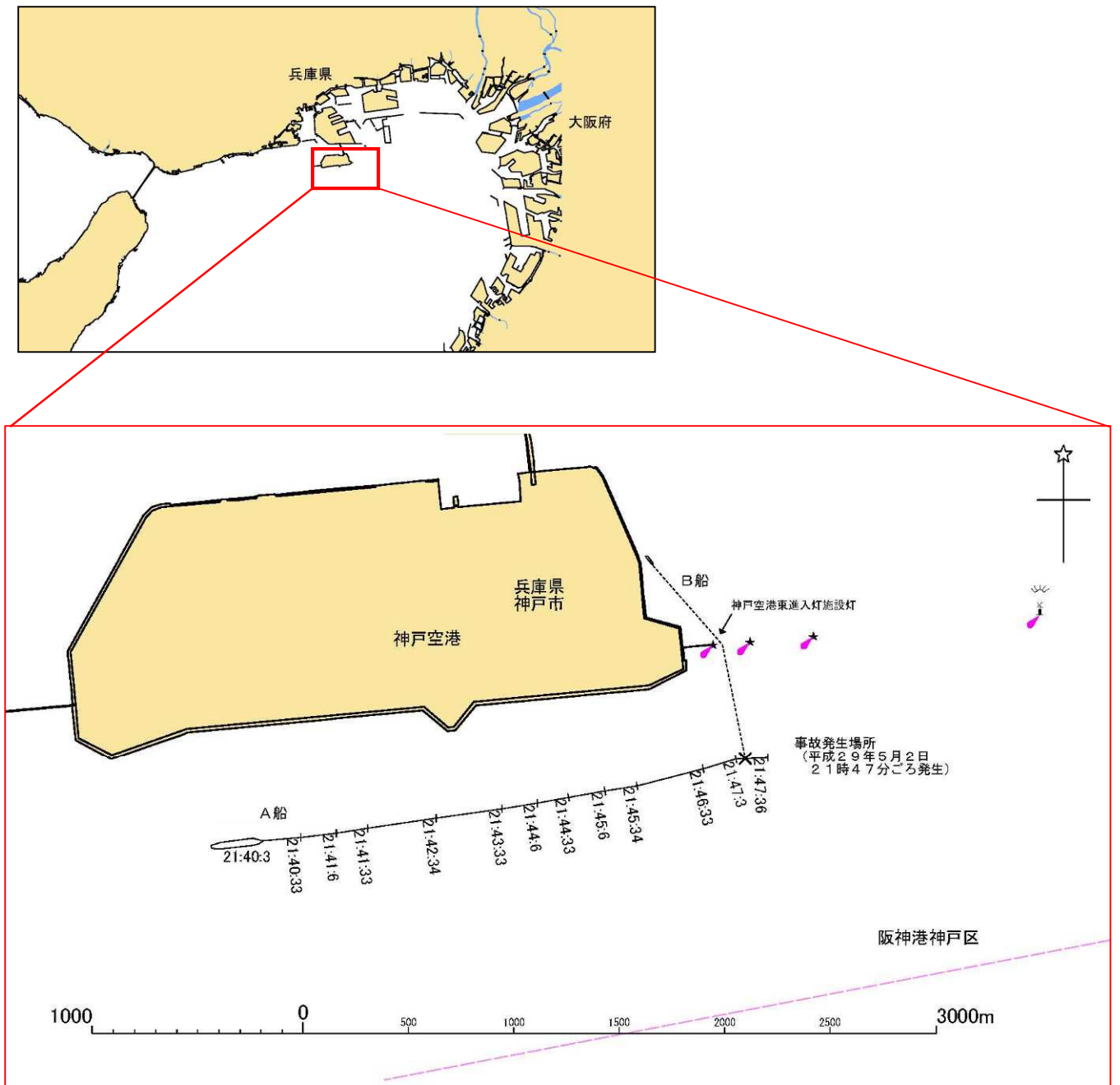
平成30年2月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄 二（部会長）
 委 員 田 村 兼 吉
 委 員 岡 本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年5月2日 21時47分ごろ
発生場所	阪神港神戸区 神戸空港東進入灯施設灯から真方位164°560m付近 （概位 北緯34°37.8′ 東経135°14.6′）
事故の概要	貨物船 ^{ゆうきちふく} 裕吉福は、東進中、また、プレジャーボート ^{りょうこう} 第三漁幸丸は、南進中、両船が衝突した。 裕吉福は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、第三漁幸丸は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成29年5月18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 貨物船 裕吉福、252トン 142063、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、望月海運株式会社 49.95m×8.00m×3.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成25年11月13日 B プレジャーボート 第三漁幸丸、7.9トン 250-20048大阪、個人所有 11.95m (Lr) ×2.98m×1.30m、FRP ディーゼル機関、364.07kW、平成2年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年5月9日 免状交付年月日 平成27年6月2日 免状有効期間満了日 平成32年7月4日 航海士A 男性 37歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年3月27日 免状交付年月日 平成27年2月24日 免状有効期間満了日 平成32年3月26日 B 船長B 男性 53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60年2月4日 免許証交付日 平成26年3月6日 (平成32年2月3日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部に圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか1人が乗り組み、コイル約595tを積載し、平成29年5月2日18時30分ごろ兵庫県^{あまがさき}尼崎市^{さかもと}左門殿川右岸の岸壁に向けて同県姫路市姫路港を出港した。</p> <p>船長Aは、出港操船の後、18時50分ごろ航海士Aに船橋当直を任せて降橋した。</p> <p>A船は、法定灯火を表示し、航海士Aが単独で船橋当直につき、阪神港神戸区の港域内に入り、真方位約083°の針路及び約10.6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、兵庫県神戸市神戸空港南方沖を自動操舵により航行した。</p> <p>A船は、神戸空港南東方沖を東進中、航海士Aが、時折船首方を見て、4海里レンジとしたレーダー画面を主にしながら船橋当直に当たっていたところ、左舷船首至近にB船の作業灯の白光を認め、右舵一杯を取るとともに機関の回転数を下げたものの、21時47分ごろその左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、自室にいたところ機関操作による振動を感じ、昇橋して本事故の発生を知り、A船及びB船の負傷者の有無、損傷状況等を確認した後、船長Bに海上保安庁への本事故発生の通報を任せた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人13人を乗せ、神戸空港周辺での釣り等の目的で、17時30分ごろ阪神港神戸区に向けて大阪府阪南港を出港した。</p> <p>船長Bは、釣り等を終え、21時40分ごろ神戸空港東側護岸付近を出発して帰途につき、法定灯火を表示した上、前部甲板及び後部甲板の作業灯を点灯し、両甲板で掃除を行っていた同乗者の様子を見ながら、約5knの速力で、同空港東方沖を手動操舵により南進した。</p> <p>B船は、神戸空港南東方沖を南進中、船長Bが、船室外の甲板上を移動していた同乗者を見ながら操船していたところ、近くにいた別の同乗者の指摘を受けて目前にA船の紅灯1個を認め、左舵を取り始めたものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の負傷者の有無、損傷状況等を確認した後、同乗していた船舶所有者に海上保安庁への本事故発生の通報を任せた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋))</p>

	参照)
その他の事項	<p>航海士Aは、時折船首方を見ていたものの、主に見ていたレーダーで他船の映像を認めなかったため、航行の支障となる他船はいないものと思っていた。</p> <p>船長Bは、前部甲板及び後部甲板で同乗者が行っていた掃除の様子を見ており、また、掃除を終えたあとも、前部甲板に置いてあった飲み物を取りに甲板上を移動していた同乗者が落水しないかと気にかけて見ていたので、衝突するまでA船に気付かなかったものと本事故後に思った。</p>
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	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、阪神港神戸区の神戸空港南東方沖を東進中、航海士Aが、航行の支障となる他船はいないものと思い、目視により周囲の状況を絶えず確認するなど、見張りを適切に行っていなかったことから、南進しているB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、時折船首方を見ていたものの、主に見ていたレーダーで他船の映像を認めなかったことから、航行の支障となる他船はいないものと思い、船橋当直を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、阪神港神戸区の神戸空港南東方沖を南進中、船長Bが、船室外の甲板上にいた同乗者の行動を見ることに気を取られ、目視により周囲の状況を絶えず確認するなど、見張りを適切に行っていなかったことから、東進しているA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、同乗者が落水しないかと気にかけていたことから、船室外の甲板上にいた同乗者の行動を見ることに気を取られていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、阪神港神戸区において、A船が東進中、B船が南進中、航海士A及び船長Bが共に、目視により周囲の状況を絶えず確認するなど、見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・目視により周囲の状況を絶えず確認するなど、常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
21:40:03	034-37-32.8	135-13-08.4	085	085.0	10.5
21:40:33	034-37-33.2	135-13-14.6	083	083.0	10.3
21:41:06	034-37-33.9	135-13-21.3	082	082.8	10.6
21:41:33	034-37-34.6	135-13-27.1	082	081.0	10.5
21:42:34	034-37-36.2	135-13-39.8	083	081.8	10.5
21:43:33	034-37-37.6	135-13-52.1	081	080.9	10.5
21:44:06	034-37-38.5	135-13-58.7	079	081.1	10.8
21:44:33	034-37-39.4	135-14-04.5	080	080.3	10.6
21:45:06	034-37-40.3	135-14-11.2	080	081.3	10.8
21:45:34	034-37-41.1	135-14-17.1	076	076.3	10.6
21:46:33	034-37-43.7	135-14-29.5	073	073.3	10.6
21:47:03	034-37-45.3	135-14-35.6	073	072.6	10.7
21:47:36	034-37-45.5	135-14-41.6	126	121.5	8.5

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は、真方位である。