

船舶事故調査報告書

平成30年2月28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7月28日 13時00分ごろ |
| 発生場所 | 阪神港大阪第5区 大阪南港南防波堤灯台から真方位230° 350m付近 （概位 北緯34° 37.6′ 東経135° 23.2′） |
| 事故の概要 | 砂利石材運搬船第二十八ながと丸は、南南西進中、また、はしけ ^{マルケイ} Ⓚ823は、錨泊中、両船が衝突した。 Ⓚ823は、乗組員が負傷し、左舷船尾部の外板に破口を生じて沈没し、また、第二十八ながと丸は、球状船首部に凹損等を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成29年8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 砂利石材運搬船 第二十八ながと丸、499トン 142815、長門マリン株式会社 71.11m×13.20m×7.34m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成28年10月15日 B はしけ Ⓚ823、1,330トン（積トン数） 大1-0757（表示番号）、個人所有 42.50m×10.00m×4.50m、鋼 機関なし、平成7年12月（建造） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年5月14日 免状交付年月日 平成28年2月18日 免状有効期間満了日 平成33年3月28日 B 船舶所有者兼乗組員 男性 55歳 海技免状等 なし |
| 死傷者等 | A なし B 軽傷 1人（船舶所有者兼乗組員） |
| 損傷 | A 球状船首部に亀裂を伴う凹損 B 左舷船尾部の外板に破口、沈没（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 |

| | |
|-------|---|
| | 海象：海上 平穩 |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空倉の状態、平成29年7月28日12時25分ごろ、阪神港堺泉北区に向けて同港大阪第3区の木津川左岸の岸壁を出航した。</p> <p>A船は、船長Aが、出航時から単独で船橋当直につき、大阪第3区を手動操舵により約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、港大橋付近で約11.4knに増速した後、内港航路を南西進した。</p> <p>船長Aは、船橋中央部に設置された舵輪の後方に立ち、目視及び2海里(M)レンジのオフセンターにより前方が約2.5M映るように設定したレーダーを作動させ、見張りを行っていたところ、船首方2.2M付近に内港航路の南西方を北東進中の自動車運搬船及び左舷船首方2.0M付近に同航路の南南西方で錨泊中の貨物船2隻をそれぞれ視認した。</p> <p>船長Aは、自動車運搬船及び錨泊船の動静にそれぞれ注意を向けながら、左舵を取って内港航路を出た後、自動操舵に切り替えて針路約195°(真方位)とし、同じ速力で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、2隻の錨泊船以外はA船の航行に支障となる船舶はいないものと思い、携帯電話で荷役関係会社に電話を掛けようとしていたところ、13時00分ごろ、突然、衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、機関を後進にかけて停船させた後、周囲を確認したところ、B船と衝突したことを知り、B船の付近に錨泊した後、乗組員をA船の搭載艇でB船に向かわせ、B船の負傷者の有無及び船体の損傷状況を調査するよう指示するとともに、VHF無線電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船舶所有者兼乗組員(以下「乗組員B」という。)が1人で乗り組み、スラブ約945tを積載し、28日06時30分ごろ、引船によりえい航されて和歌山県和歌山下津港を出港した。</p> <p>B船は、大阪第5区に到着し、12時35分ごろ、着岸時刻の調整を行う目的で、引船が離れた後、右舷船首部の錨を投下して錨鎖2節を伸出し、船首を東方に向けて錨泊を開始した。</p> <p>乗組員Bは、着岸作業を行う引船が来援するまでの間、休憩しようと思い、B船の後部に設備されたハウス内で昼食をとった後、横になってテレビを見ていたところ、突然、衝撃を感じた。</p> <p>乗組員Bは、船体の損傷状況を確認したところ、左舷船尾部の外板に生じた破口箇所から浸水が生じていることを認め、浸水量の状況からB船が沈没する危険性があるものと判断し、携帯電話で運航管理会社に本事故の発生を連絡するとともに、救助の要請を行った。</p> <p>乗組員Bは、A船の乗組員とともに浸水状況を調査した後、13時25分ごろ来援した引船に移乗した。</p> |

| | |
|---------------|--|
| | <p>B船は、海上保安庁により浸水箇所からの排水作業が行われたものの、14時45分ごろ沈没した。</p> <p>船長Bは、後日、医院で診察を受けたところ、^{けい}頸椎捻挫と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船の球状船首部の損傷状況、写真2 B船の左舷船尾部の損傷状況(沈没前) 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、船橋中央部に設置された舵輪の後方に立った状態で船首方を見ると、貨物倉の船首側に設置されたクレーンの影響により、正船首方から左右にそれぞれ約4°の範囲に死角が生じるものの、船橋内を左右にそれぞれ移動すれば、死角を解消することができた。(図1 参照)</p> <div data-bbox="590 672 1380 1164" data-label="Image"> </div> <p>図1 船橋からの死角の範囲</p> <p>船長Aは、本事故当時、視界が良く、錨泊中の貨物船2隻以外は航行に支障となる船舶を認めなかったため、目視で周囲を確認してレーダー監視を行っていませんでした。</p> <p>船長Aは、自動操舵で航行していた際、舵輪の後方に立った状態で目視による見張りを行っていたため、船首方で錨泊していたB船が死角に入って視認できなかったものの、船橋内を移動するか、レーダーで確認していれば、B船の存在を認めることができたものと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、錨泊中の貨物船2隻を視認した際、B船が大阪南港南防波堤灯台に隠れた状態となっていたため、視認できなかったかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、ふだんから、本事故発生場所付近に錨泊している船舶を見掛けたことがなかった。</p> <p>B船は、ふだんから、大阪第5区では、本事故発生場所付近で錨泊することが多かった。</p> <p>乗組員Bは、本事故当時、B船の船首方向が、風潮流の影響で南方に変わったものと本事故後に思った。</p> <p>B船は、錨泊中の船舶が表示する黒色の球形形象物を掲げていなかった</p> |

| | |
|---|--|
| | 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 | A あり、B なし A あり、B なし A なし、B なし A 船は、大阪第5区内を南南西進中、クレーンの影響で船首方に死角を生じている状況下、単独で船橋当直中の船長Aが、A船の航行に支障となる船舶がないものと思い込み、船橋内を左右に移動するなどして船首方の死角を補う見張りを行っていなかったことから、前路で錨泊中のB船に接近していることに気付かず航行を続け、B船に衝突したものと考えられる。 船長Aは、錨泊中の貨物船2隻を視認した際、B船が大阪南港南防波堤灯台に隠れた状態となっていたこと、及びふだんから、本事故発生場所付近に錨泊している船舶を見掛けたことがなかったことから、錨泊中の貨物船2隻以外にA船の航行に支障となる船舶がないものと思い込んだものと考えられる。 |
| 原因 | 本事故は、大阪第5区内において、A船が南南西進中、B船が錨泊中、A船がクレーンの影響で船首方に死角を生じている状況下、単独で船橋当直中の船長Aが、A船の航行に支障となる船舶がないものと思い込み、船橋内を左右に移動するなどして船首方の死角を補う見張りを行っていなかったため、前路で錨泊中のB船に接近していることに気付かず航行を続け、B船に衝突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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 船首方に死角が生じる場合には、死角の範囲内に船舶が存在していることがあるので、船橋内を適宜移動したり、レーダーを適切に活用したりするなどして補うこと。 ・ 自船の航行に支障となる船舶がないものと思い込まず、適宜、目視及びレーダーにより周囲を確認すること。 ・ 日出から日没までの間に錨泊する船舶は、黒色の球形形象物を掲げること。 |

付図1 事故発生経過概略図

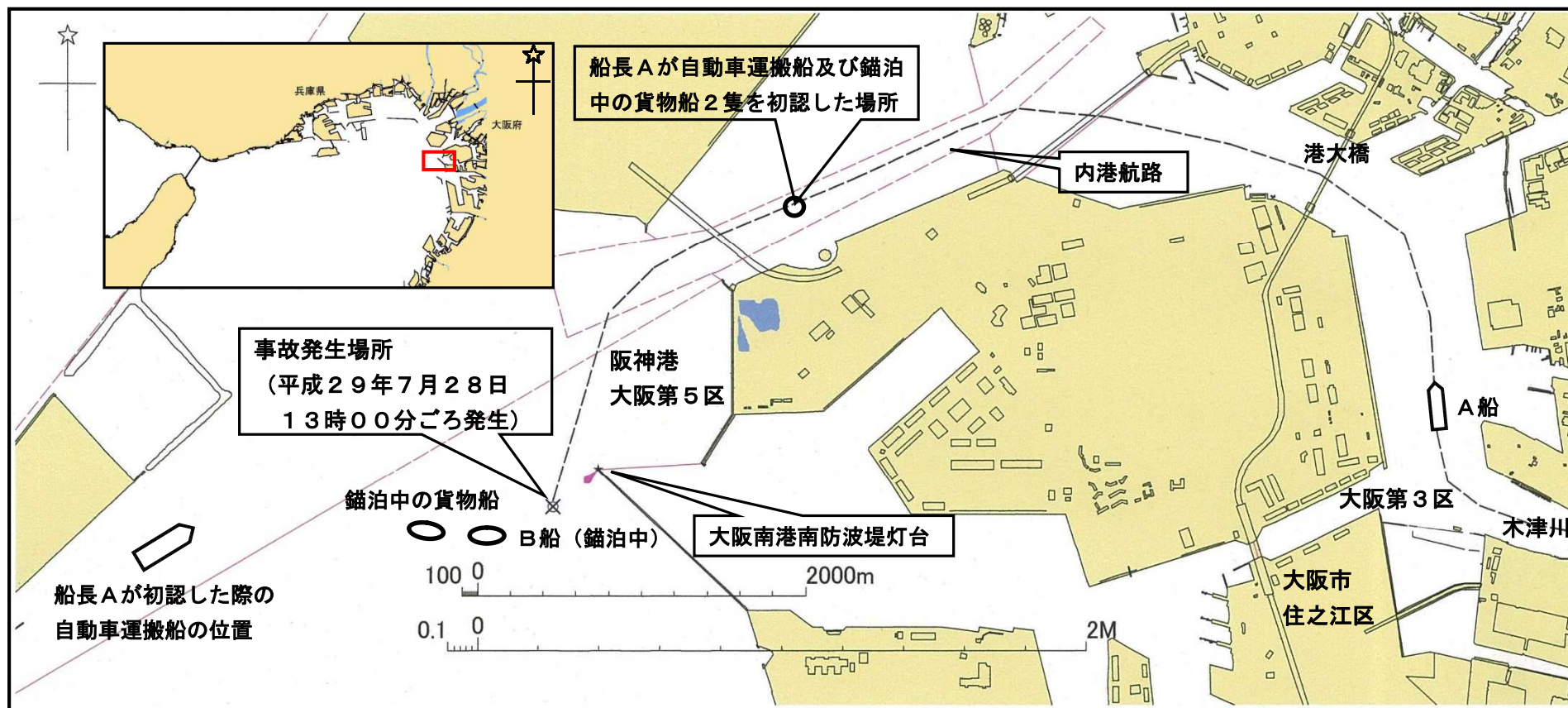


写真1 A船の球状船首部の損傷状況



写真2 B船の左舷船尾部の損傷状況（沈没前）

