

船舶事故調査報告書

平成30年4月18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9月4日 13時28分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北区港界付近 大阪灯台から真方位222° 3.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 36.2′ 東経135° 20.1′）
事故の概要	貨物船明優丸は、東進中、また、漁船住吉丸は、南進中、両船が衝突した。 明優丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、住吉丸は、右舷船首部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年9月11日本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）及び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 明優丸、498トン 133878、日松汽船株式会社 70.85m（Lr）×12.00m×6.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年4月 B 漁船 住吉丸、9.7トン OS2-2129（漁船登録番号）、個人所有 18.31m（Lr）×4.01m×1.25m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成15年8月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成3年1月17日 免状交付年月日 平成27年12月1日 免状有効期間満了日 平成33年1月16日 B 船長B 男性 45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2年2月28日 免許証交付日 平成27年1月27日 （平成32年2月27日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に破口等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.3m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、阪神港大阪区南ふ頭西方沖に錨泊する目的で、船長Aが単独の船橋当直につき、約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、大阪湾を自動操舵により東進していた。</p> <p>A船は、船長Aが、左舷船首方3M付近を南進するB船を目視で発見し、レーダーを併用して観察を行っていたところ、B船が増速してB船の方位変化が認められずに接近する状況となったので、手動操舵に切り替えて東進を続けた。</p> <p>船長Aは、自船が海上衝突予防法に規定する保持船なので、B船がA船の船尾方に向けて衝突を避ける動作をとるものと思っていたところ、B船が衝突を避ける動作をとることなく左舷船首方至近に接近したのを認めた。</p> <p>A船は、船長Aが衝突の危険を感じて右舵一杯としたものの、平成29年9月4日13時28分ごろ左舷船首部にB船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、機関を停止し、国際VHF無線電話で海上保安庁に本事故の発生を通報し、その後、阪神港大阪区の岸壁まで自航して着岸した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、阪神港大阪区西方沖の漁場で約3.0knの速力で揚網した後、約9.5knに増速し、船首を大阪府阪南港に向けて自動操舵により南進を始めた。</p> <p>船長Bは、後部甲板右舷側に設置された操縦装置を使用して船首を阪南港入口に向けて定針させた後、後部甲板に置いていた海水用ホースを拾い上げ、後部甲板の清掃を始めた。</p> <p>B船は、船長Bが、左舷方に向けて後部甲板を洗い流していた際、右舷方からB船の機関の音の反響が聞こえたような気がして振り返ったところ、右舷方至近に接近していたA船を認め、機関を後進にかけたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが、B船の右舷船首部外板に破口を認め、沈没の危険を感じたので機関を停止して漂泊した。</p> <p>船長Bは、近くにいた僚船の船長に無線機で救助を求め、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、本事故の発生を目撃した船舶からの連絡を受けて来援した船舶に横抱きにされて航行し、阪南港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船、写真4 B船の損傷状況、写真5 B船後部</p>

	甲板における操縦姿勢、写真6 B船後部甲板清掃の姿勢 参照)
その他の事項	<p>船長Aは、B船がA船を避けるものと思い、警告信号を行わず、針路及び速力を保って航行を続けたが、B船との距離が至近となる前に警告信号を行い、B船を避けるべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、南進を始めたときに船首方のみでなく全周を確認し、また、後部甲板の清掃を行っている間も適宜周囲の見張りを行うべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、入港前に後部甲板の清掃を終わらせたかったので、後部甲板の清掃に気を取られて周囲の見張りを行っていなかった。</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、阪神港堺泉北区港界付近を東進中、船長Aが、方位変化がなく接近するB船を認めたものの、針路及び速力を保って航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船がA船を避けるものと思っていたことから、警告信号を行わず、針路及び速力を保って航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、阪神港堺泉北区港界付近を南進中、船長Bが周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、衝突するおそれのある状態で接近するA船に気付かずに航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、後部甲板の清掃に気を取られていたことから、周囲の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、阪神港堺泉北区港界付近において、A船が東進中、B船が南進中、船長Aが、方位変化がなく接近するB船を認めたものの、針路及び速力を保って航行を続け、また、船長Bが周囲の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"> ・ 衝突するおそれのある他船を認めた場合、自船が保持船であっても、相手船が衝突を避けるために十分な動作をとっていることについて疑いがあるときは警告信号を行い、また、必要に応じて衝突を避ける動作をとること。 ・ 作業を行う際も、作業内容に気を取られることなく、全周を見張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

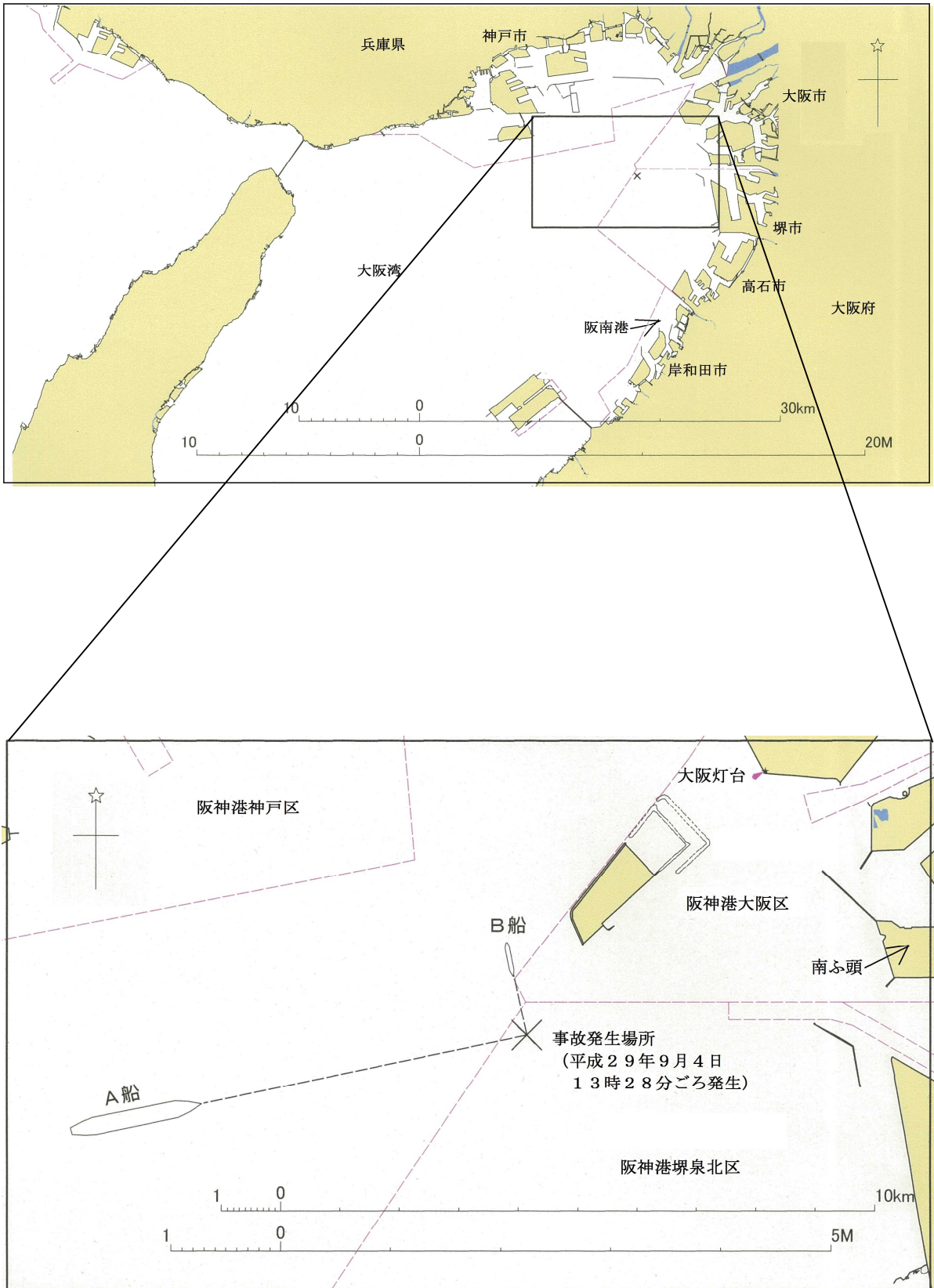


写真1 A船



写真2 A船の損傷状況



写真3 B船



写真4 B船の損傷状況



写真5 B船後部甲板における操縦姿勢

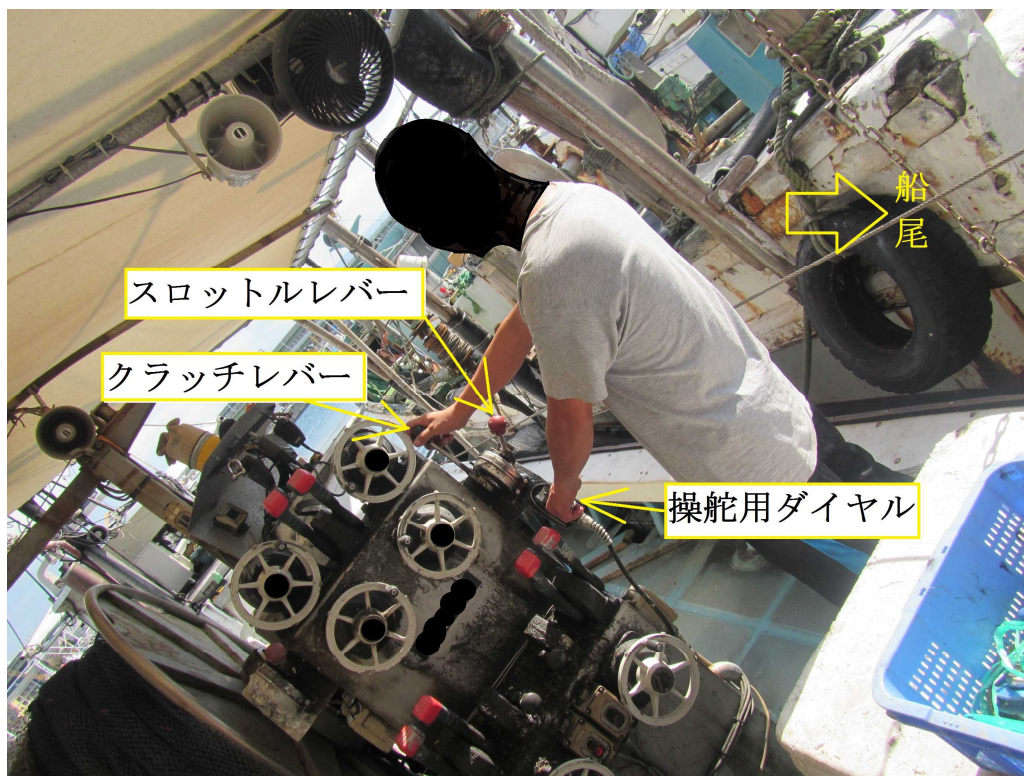


写真6 B船後部甲板清掃の姿勢

