

船舶事故調査報告書

平成31年2月20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（橋脚防衝杭）
発生日時	平成30年9月6日 02時50分ごろ
発生場所	阪神港大阪第1区 大阪常吉防波堤灯台から真方位143° 1,110m付近 （概位 北緯34° 40.0′ 東経135° 24.8′）
事故の概要	砂利運搬船兼貨物船第二十五豊玉丸は、北進中、橋脚防衝杭に衝突した。 第二十五豊玉丸は、球状船首部に破口を生じ、また、橋脚防衝杭及び橋脚防衝桁は、倒壊した。
事故調査の経過	平成30年9月27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	砂利運搬船兼貨物船 第二十五豊玉丸、499トン 134650、御前崎海運株式会社 70.28m×13.00m×7.39m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年10月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年1月31日 免状交付年月日 平成30年4月5日 免状有効期間満了日 平成35年7月22日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首部に破口 橋脚防衝杭及び橋脚防衝桁 倒壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、阪神港大阪第1区で揚げ荷役を行う目的で、平成30年9月5日11時40分ごろ愛媛県松山市松山港を出港した。 船長は、6日02時00分ごろ、阪神港大阪区西方沖において、一等航海士から船橋当直を引き継ぎ、此花大橋北方付近で錨泊して荷役待機するつもりで、レーダーを1.5海里レンジに切り替えて手動操

	<p>舵により航行を続けた。</p> <p>船長は、02時40分ごろ、本船が此花大橋の南方1,100m付近を約5ノットの対地速力で航行中、此花大橋橋梁灯（C2灯）を船首目標として主機を中立運転とした。</p> <p>本船は、前進行きあしで北進中、船長が、エンジンコンソールに注目していたところ、ふと船首方約100mに橋脚防衝灯を認め、主機を全速力後進としたものの、02時50分ごろ橋脚防衝杭に衝突した。</p> <p>船長は、錨泊予定場所で錨泊した後、負傷者の有無、船体の損傷状況等を確認した。</p> <p>機関長は、船舶所有会社を通じて海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 橋脚防衝杭及び橋脚防衝桁の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成30年8月に本船に初めて乗船し、本事故発生までに主機を中立運転とした際に主機が停止したことが3回あり、本事故当時、また主機が停止するのではないかと不安になり、主機の運転状態を確認する目的でエンジンコンソールに注目していた。</p> <p>本船の主機は、本事故当時、停止しなかった。</p> <p>船長は、此花大橋橋梁灯（C2灯）方に船首を向けて舵を中央に戻したつもりでいたので、同灯の下方付近を無難に通過できると思っていたものの、僅かに左舵を取った状態となっていたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、主機を中立運転とした際、機関長を機関室に配置して自らは操船に集中しておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>機関長は、着岸に備えて右舷船尾部で係船索の繰出し作業を行っていた。</p> <p>船舶所有者は、本事故当日に機関整備業者によるガバナ及び電磁弁の交換工事を行う予定でいたものの、本事故の影響により、翌日に交換工事を行った。</p> <p>橋脚防衝灯は、橋脚防衝杭の頂部に設置されており、灯質が黄色光毎3秒1^{せん}閃光、光達距離が5.5kmである。</p>
<p>分析</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>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、阪神港大阪第1区において、主機を中立運転として前進行きあしで北進中、船長が、エンジンコンソールに意識を向け、見張りを適切に行わずに航行を続けたことから、橋脚防衝灯に気付くのが遅れ、橋脚防衝杭に衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長は、これまでに主機を中立運転した際に主機が停止したことがあり、主機が停止するのではないかと不安に思っていたことから、エンジンコンソールに意識を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、阪神港大阪第1区において、主機を中立運転として前進行きあしで北進中、船長が、主機が停止するのではないかと不安に思い、エンジンコンソールに意識を向け、見張りを適切に行わずに航行を続けたため、橋脚防衝灯に気付くのが遅れ、橋脚防衝杭に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 航行中は、常時見張りを適切に行い、針路及び船位を確認しながら操船に当たること。 ・ 主機に不具合を感じる場合は、必要に応じ、機関長を機関室に配置しておくこと。

写真1 橋脚防衝杭及び橋脚防衝桁の損傷状況

