

船舶事故調査報告書

令和元年5月22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30年12月6日 10時20分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北区南西方（港外） 泉北大津南防波堤灯台から真方位286°3.8海里付近 （概位 北緯34°32.9′ 東経135°18.4′）
事故の概要	油タンカー ^{しょうずい} 松瑞丸は、錨泊中、また、漁船 ^{だいし} 大師丸は、南西進中、 両船が衝突した。 松瑞丸は、左舷船尾部外板に擦過傷を生じ、大師丸は、船首部の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成30年12月11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 油タンカー 松瑞丸、998トン 142974、株式会社旗山マリン 74.90m×12.00m×5.70m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成29年3月3日 B 漁船 大師丸、9.7トン OS2-2008（漁船登録番号）、個人所有 17.35m（Lr）×3.84m×1.25m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、平成9年 1月17日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 65歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年12月20日 免状交付年月日 平成26年8月11日 免状有効期間満了日 令和元年9月20日 航海士A 男性 58歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成元年8月31日 免状交付年月日 平成26年2月17日 免状有効期間満了日 令和元年8月30日 B 船長B 男性 41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 平成8年2月14日 免許証交付日 平成28年1月26日 (令和3年2月13日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部に亀裂、凹損等、左舷側のやり出しに擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか8人が乗り組み、レギュラーガソリン約1,440kl、灯油250kl及び軽油約450klを積載し、阪神港堺泉北第4区で揚げ荷役を行う目的で、平成30年12月6日01時20分ごろ阪神港堺泉北区南西方の港外に至り、錨泊を開始した。</p> <p>船長Aは、錨泊当直を行うこととし、甲板部においては航海士3人の2時間交代による単独の船橋当直を行うこととした。</p> <p>航海士Aは、10時ごろ前直者から船橋当直を引き継いだ後、食事の準備ができた旨の連絡を受け、レーダー及び目視により、A船に向けて接近する船舶が周囲にいないことを確認し、食事に行くこととして降橋した。</p> <p>船長Aは、他の乗組員と共に食堂で荷役の打合せを行っていた際、10時20分ごろ衝突音が聞こえたので左舷側に出たところ、左舷船尾方をA船から離れるように惰力で移動するB船を認め、B船がA船に衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船がA船の左舷側に接舷したのち、自身のほか2人の乗組員と共にB船に移乗してB船の損傷状況を確認し、船長Bから海上保安庁に本事故の発生を通報した旨を聞き、A船の船舶所有会社及び運航会社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、底びき網漁を行う目的で、大阪府阪南港第2区の係留場所を05時30分ごろ出港し、阪神港堺泉北区で操業を行った。</p> <p>船長Bは、10時00分ごろ堺泉北第7区で4回目の操業を終え、漁獲物を取り込んだ後、網の全てを揚網機に巻き取った。</p> <p>船長Bは、2回目の操業中に網に入った材木を、網の縫い目をほどこいて取り出し、応急的に縫い合わせてその後の操業を行っていたものの、網の調子が悪かったので、修理を行うこととした。</p> <p>船長Bは、巻き取った網を船尾端まで延ばして後部甲板上に広げ、揚網機の左舷側に設けた操船場所で周囲を見たのちにB船を発進させ、次の操業予定場所である関西国際空港北西方沖に船首を向け、自動操舵とした。</p>

	<p>船長Bは、GPSプロッターに表示された速力（対地速力、以下同じ。）が9.7ノット（kn）となっていることを見たのち、船首方を見て他船がないと思って後部甲板に移動し、体を船尾方に向け、片足の膝をついた姿勢で網の修理を始めた。</p> <p>B船は、約9.7knの速力で南西進中、10時20分ごろA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突音を聞くと同時に衝撃を受け、振り返ったところ、B船の船首方にA船を認め、A船から離れてその船尾方に向かって進行する中、機関を中立運転としたのち、海上保安庁に本事故の発生を通報し、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡した。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況を船長A等と共に確認し、海上保安官の調査を終えたのち、自力で航行して係留場所に戻った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、食堂で荷役の打合せを行っていた際、航海士Aが食堂で食事をしている姿を見ており、船橋が無人の状態であることを知っていた。</p> <p>A船は、錨泊中を示す黒色の球形形象物を掲げていた。</p> <p>A船は船首が真方位約105°を向いていたとき、B船がA船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>船員法施行規則（昭和22年運輸省令第23号）第3条の5に定めのある基準（航海当直基準（平成8年運輸省告示第704号））には、停泊当直中の当直基準として、次のとおり定められている。</p> <p>1 （略）</p> <p>2 危険物船舶運送及び貯蔵規則第2条第1号に掲げる危険物又は同条第1号の2に掲げるばら積み液体危険物を運送している船舶の船長は、甲板部及び機関部における適切な当直を維持すること。（以下略）</p> <p>船長Aは、錨泊中、ふだんから機関室内に当直者を配置していなかったが、A船には機関の警報盤が監視室、船橋、食堂及び機関長の居室に設置されていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、作業用救命衣を着用していなかったものの、浮体が生地に取り付けられたジャンパーをふだんから着用していた。</p> <p>船長Bは、網の修理前に発進する際及び操船場所を離れる前、左舷船首方に数隻の船舶を認めていたが、船首方に他船を認めていなかった。</p> <p>船長Bは、船首方に関西国際空港をうっすらと認め、B船を発進させ、同空港北西方沖に船首を向けて操船場所を離れた後、風、潮流等の影響を受けて左方に圧流されたのではないかと本事故後に思った。</p>

<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、阪神港堺泉北区南西方の港外において錨泊中、航海士 A が、船橋当直中に食事の用意ができた旨の連絡を受け、A 船に向けて接近する船舶が周囲にいないことを確認して食事をしようと降橋し、船橋を無人の状態として錨泊を続けたことから、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 A は、自身のほか航海士 A を含めた乗組員全員が食堂にいたことから、錨泊中、甲板部における適切な当直を維持していなかったものと考えられる。</p> <p>B 船は、阪神港堺泉北区において南西進中、船長 B が、船首方を見て他船がいないと思い、後部甲板に移動して網の修理を行いながら航行を続けたことから、前路で錨泊中の 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、関西国際空港北西方沖に船首を向けた際、遠方にうっすらと認めた関西国際空港を見ることに意識を向けていたことから、前路で錨泊中の A 船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、阪神港堺泉北区南西方の港外において、A 船が錨泊中、B 船が南西進中、航海士 A が、船橋当直中に食事をしようと降橋し、船橋を無人の状態として錨泊を続け、また、船長 B が、船首方を見て他船がいないと思い、後部甲板に移動して網の修理を行いながら航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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、他の作業を行わず、見張りに専念すること。 ・引火性液体類を運送している船舶の船長は、停泊中であっても航海当直基準を遵守すること。 ・航行中の小型漁船に 1 人で乗船して漁労に従事している場合、又は、小型船舶の暴露甲板に乗船している場合は、作業用救命衣等を適切に着用すること。

付図1 事故発生経過概略図

