

## 船舶事故調査報告書

令和元年9月4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31年3月6日 08時10分ごろ
発生場所	関西国際空港北西方沖 関西国際空港B滑走路北進入灯施設灯から真方位289° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 27.9′ 東経135° 13.0′）
事故の概要	<p>漁船第六忍丸<sup>しのぶ</sup>及び漁船第七忍丸<sup>しのぶ</sup>は、接舷した状態で漂泊中、また、漁船住吉丸<sup>すみよし</sup>は南東進中、第七忍丸と住吉丸とが衝突し、さらに第六忍丸と住吉丸とが衝突した。</p> <p>第六忍丸は、船長及び甲板員が負傷し、右舷船首部外板に亀裂を生じ、第七忍丸は、船長及び甲板員が負傷し、船首部外板に破口を生じ、また、住吉丸は、甲板員2人が負傷し、左舷船首部に圧壊を生じた。</p>
事故調査の経過	<p>平成31年4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。</p> <p>原因関係者から意見聴取を行った。</p>
<b>事実情報</b> 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	<p>A 漁船 第六忍丸、9.7トン                  OS2-1861（漁船登録番号）、個人所有                  14.90m（Lr）×3.98m×1.32m、FRP                  ディーゼル機関、漁船法馬力数35、平成3年2月2日</p> <p>B 漁船 第七忍丸、9.7トン                  OS2-1716（漁船登録番号）、個人所有                  14.60m（Lr）×3.96m×1.38m、FRP                  ディーゼル機関、漁船法馬力数35、昭和63年2月15日</p> <p>C 漁船 住吉丸、6.6トン                  HG2-5156（漁船登録番号）、個人所有                  13.00m（Lr）×3.17m×1.24m、FRP                  ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、平成2年2月25日</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 男性 35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14年10月7日</p>

	<p>免許証交付日 平成29年4月4日 (令和4年11月25日まで有効)</p> <p>B 船長B 男性 38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12年2月8日 免許証交付日 平成27年1月27日 (令和2年2月7日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 68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 昭和51年7月1日 免許証交付日 平成28年9月21日 (令和3年12月14日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A 軽傷 2人(船長A及び甲板員)</p> <p>B 軽傷 2人(船長B及び甲板員)</p> <p>C 軽傷 2人(甲板員)</p>
損傷	<p>A 右舷船首部外板に亀裂</p> <p>B 船首部外板に破口</p> <p>C 左舷船首部に圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船及びB船は、いかなご2そうびき網漁を行う網船で、A船には船長A及び甲板員1人(以下「甲板員A」という。)が、B船には船長B及び甲板員1人(以下「甲板員B」という。)がそれぞれ乗り組み、A船の右舷側とB船の左舷側を接舷し、船首部及び船体中央部をロープで連結し一体となった状態で、運搬船1隻と共に平成31年3月6日05時ごろ大阪府岬町深日漁港を出港した。</p> <p>A船及びB船は、航行及び停船を繰り返しながら魚群探索を行う運搬船の後方を航行し、関西国際空港北西方沖を北東進した後、反転して南西進していたところ、探索船が停船したので、運搬船の後方300m付近で主機を中立にし、船首を南西方に向け、08時05分ごろ漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室中央の椅子に腰を掛け、運搬船からの指示を待っていたところ、甲板員Bから、右舷正横100m付近からB船に接近するC船の存在を伝えられ、C船を視認した際、ふだんから本事故発生場所付近で漂泊中、航行中の他船が、B船を避けて航行していくことが多かったので、C船もB船を避けたと思った。</p> <p>船長Bは、C船の動静を見ていたところ、約50mまで近づいてもB船を避ける様子がなく、このままではC船がB船の操舵室に衝突すると感じて機関を全速力後進にしたところ、A船及びB船が後方に少し移動したものの、08時10分ごろC船の左舷船首部がB船の右舷</p>

	<p>船首部に衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室中央の椅子に腰を掛け、運搬船からの指示を待っていたところ、右舷船首方にB船の操舵室の陰から現れたC船の左舷船首部を認めたものの、何もできずにC船と衝突した。</p> <p>A船及びB船は、自力で航行して、付近の大阪府泉佐野市佐野漁港へ入港した。</p> <p>A船及びB船の乗組員は、病院で診察を受けたところ、船長Aが頸椎捻挫、甲板員Aが頸椎捻挫及び腰部挫傷、船長Bが頸部挫傷及び左肋骨挫傷、甲板員Bが腰椎捻挫及び頸部捻挫とそれぞれ診断された。</p> <p>付近で操業していた漁船は、118番通報を行った。</p> <p>C船は、いかなご2そうびき網漁を行う運搬船で、船長C及び甲板員2人が乗り組み、船長2人及び甲板員3人が分乗した網船2隻と共に05時ごろ兵庫県淡路市岩屋漁港を出港し、06時ごろから関西国際空港北西方沖で操業を行った。</p> <p>C船は、網船2隻から甲板員2人が移乗し、船長C及び甲板員4人が1回目の揚網を行い、漁獲物の入った袋網を取り外し、2回目のえい網を行うこととして新たな袋網を取り付けて海に沈めた。</p> <p>船長Cは、取り外した袋網の前に付いていた中袋と称する目の大きな網（袋網に小さな魚だけが入るようにするための網）に魚が刺さっていたので、中袋を右舷船首部から海に入れて航走し、魚を水の勢いで除去することとした。</p> <p>船長Cは、発進前、前方を見たところ他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、甲板員のうち3人を後部甲板で、1人を前部甲板で、それぞれ漁獲物及び漁具の整理に当たらせ、08時05分ごろ南東進を開始した。</p> <p>船長Cは、関西国際空港北西方沖を手動操舵により約30km/hの対地速力で南東進中、操縦室右舷側の窓越しに右舷側で引いていた中袋のみを見ていたところ、衝撃を感じ、A船及びB船と衝突したことに気付いた。</p> <p>C船は、自力で航行して佐野漁港に入港した。</p> <p>C船の乗組員は、病院で診察を受けたところ、後部甲板にいた甲板員の1人が右大腿骨内顆骨骨折、前部甲板にいた甲板員が左前腕弁状創とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船及びB船、写真2 A船操舵室からの右舷正横の見通し状況、写真3 B船の損傷状況、写真4 C船の損傷状況、写真5 C船、写真6 C船の漁具 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、A船が、2そうびきの左舷側の網船であることを示す赤色の旗を掲揚し、B船が、2そうびきの右舷側の網船であることを示す緑色の旗を掲揚し、共に黒色の鼓形形象物を表示していた。</p>

	<p>A船とB船を接舷した状態では、A船の操舵室からは右舷正横にあるB船の操舵室が死角となっていた。</p> <p>B船及びC船は、汽笛を備えていなかった。</p> <p>船長Cは、中袋を引き始める前、前方を見たところ他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、航行開始後は、中袋のみを見ていた。</p>
<p><b>分析</b></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 なし、B あり、C あり A あり、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>B船は、関西国際空港北西方沖においてA船と接舷して連結した状態で漂流中、船長Bが、接近するC船を認めた際、ふだんから本事故発生場所付近で漂流中、航行中の他船が、B船を避けて航行していくことが多かったため、C船がA船及びB船を避けると思い、漂流を続けたことから、衝突を避けるための動作が遅れ、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、関西国際空港北西方沖を南東進中、船長Cが、発進前、前方を見たところ他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、右舷側で引いていた中袋のみを見ていたことから、前路で漂流しているA船及びB船に気付かずに衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、関西国際空港北西方沖においてB船と接舷して連結した状態で漂流中、船長Aが、右舷船首方にB船の操舵室の陰から現れたC船の左舷船首部を認めたものの、何もできずにC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船及びC船は、長さ12m以上の船舶であることから、汽笛を備えておかなければならなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、関西国際空港北西方沖において、A船及びB船が接舷して連結した状態で漂流中、C船が南東進中、船長Bが、接近するC船を認めた際、C船がA船及びB船を避けると思い、漂流を続け、また、船長Cが、発進前、前方を見たところ他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、右舷側で引いていた中袋のみを見ていたため、A船及びB船とC船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・航行中は、一方向のみに意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・漂流中においても、接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれると思わず、余裕がある時機に衝突を避けるための動作をとる</li> </ul>

	<p>こと。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・長さ12m以上の船舶は汽笛を備え、必要に応じて接近する船舶に対して使用すること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

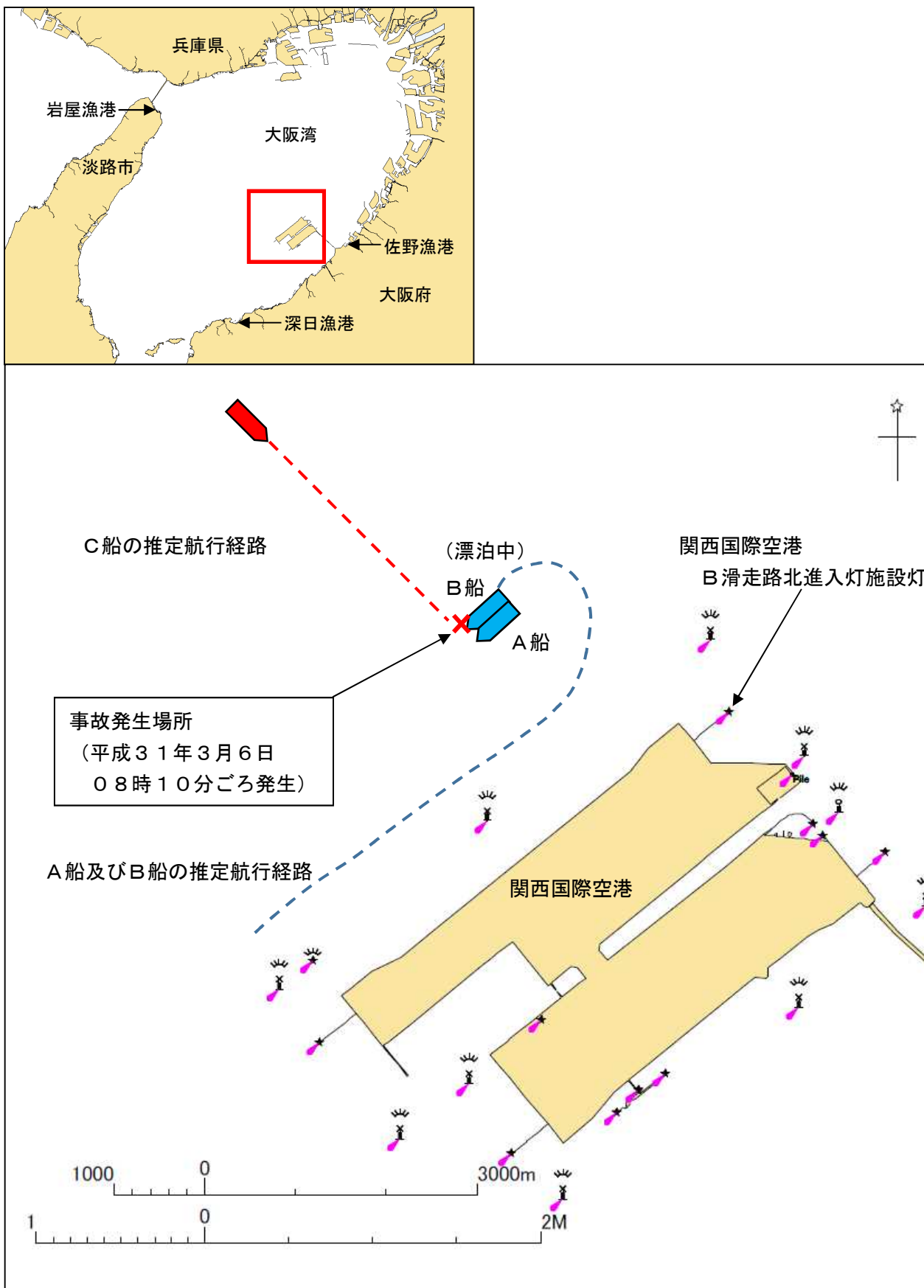


写真1 A船及びB船

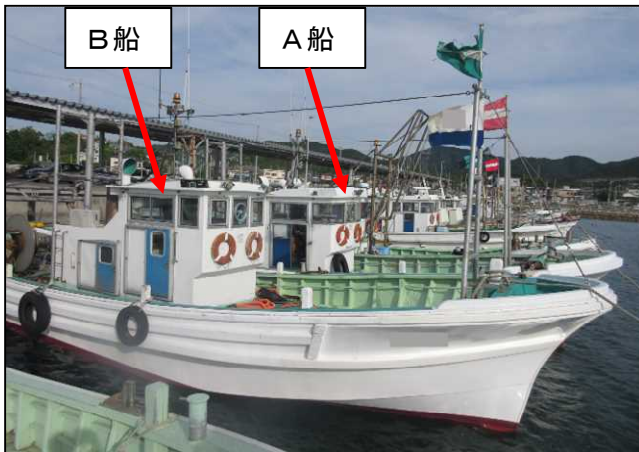


写真2 A船操舵室からの右舷正横の見通し状況



写真3 B船の損傷状況



写真4 C船の損傷状況



写真5 C船



写真6 C船の漁具

