

船舶事故調査報告書

令和元年12月11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（防波堤）
発生日時	平成30年12月21日 18時07分ごろ
発生場所	兵庫県姫路港飾磨第1区 飾磨西防波堤東灯台から真方位327°150m付近 （概位 北緯34°45.8′ 東経134°38.9′）
事故の概要	旅客船はるかは、南南西進中、防波堤に衝突した。 はるかは、旅客9人が負傷し、船首部に圧壊を生じ、また、防波堤は、コンクリートに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年12月25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	旅客船 はるか、19トン 273-11181兵庫、個人所有 21.55m×4.09m×1.88m、軽合金 ディーゼル機関2基、942kW（合計）、平成13年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 56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59年8月27日 免許証交付日 平成30年8月27日 （令和6年8月26日まで有効） 甲板員 男性 22歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成26年1月23日 免許証交付日 平成28年8月22日 （令和3年8月21日まで有効）
死傷者等	軽傷 9人（旅客）
損傷	本船 船首部に圧壊 防波堤 コンクリートに擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 1、視界 不良 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、旅客27人を乗せ、平成30年12月21日18時02分ごろ兵庫県姫路市坊勢漁港（坊勢旅客船

ターミナル)に向けて姫路港飾磨第1区を出航した。

船長は、小雨が降る中、操舵室中央に設置された操縦席付近に立って手動操舵を行い、前面窓のワイパーを時折作動させながら飾磨航路に向け、増速を伴って南南西進していた。(写真1参照)



写真1 操舵室前面の窓

本船は、常用の約23ノット(対地速力)となり、船長が、飾磨西防波堤東灯台(緑灯)及び飾磨東防波堤灯台(紅灯)の両灯光を認め、その中間を船首目標として航行した。

船長は、小雨が降る中、ワイパーを間欠で動かしており、レーダーの映像及び目視等により、前路及び飾磨航路南方付近に航行の支障となる他船がないことを確認した後、甲板員に日報の記録を行うために‘操舵室の照明’(以下「予備灯」という。)の点灯を許可した。(写真2参照)



写真2 予備灯(点灯した状態)

船長は、予備灯点灯後、急激に雨脚が強まり視界が悪くなって、雨粒及びワイパーの拭き残し部分に予備灯の明かりが強く反射してまぶしく感じたので、ワイパーを連続で作動させようと、操舵室前面の壁に存在するスイッチパネルに一瞬視線を移してワイパーの作動スイッチを切り換えた。(写真3参照)



写真3 ワイパーのスイッチ

甲板員は、乗船券等の数を日報に記録していたところ、船長からどこに向かっているか分からない旨を聞いたので、減速を提案して顔を上げたところ、左舷方に飾磨西防波堤東灯台の緑色の灯光を認め、飾磨西防波堤（以下「本件防波堤」という。）に向かっていることが分かって危険を感じ、船長に緑灯が左舷方に見えていることを報告した。

甲板員は、船長が両舷主機を微速力前進としたのを見て、船長に停船するように何度か進言し、間もなく船首方に本件防波堤を認めたので、船首方に防波堤が迫って来ていることを船長に報告した。

本船は、船長が、ワイパーの作動が連続に切り換わって雨粒がワイパーで拭き取られた際、突然、船首方に本件防波堤を視認し、正面衝突を避けるために右舵を取り、甲板員が両舷の主機を後進としたものの、主機が後進となる前、18時07分ごろ右回頭中に本件防波堤に衝突した。

甲板員は、旅客のけがの有無を確認しようと操舵室の扉を開けたところ、客室の照明が消えていたので、船長に配電盤のブレーカを入れるように依頼し、客室の照明が点灯したのを確認してから客室に入り、旅客を見回りながらけがの有無を問い掛け、船首側に着席していた複数の旅客が体の痛みを訴えていることを認め、一通り客室後部まで確認したのちに操舵室に戻った。

船長は、18時10分ごろ、本船が本件防波堤の南方沖に至った付近で、船舶所有者に本事故の発生を携帯電話で連絡した。

船舶所有者は、他の所有船で姫路市家島北方沖を航行中に船長からの連絡を受け、その後、本船が姫路港広畑区内を坊勢島方面に向けて航行していることを認め、船長に電話を掛けて出航場所に戻るよう指示した。

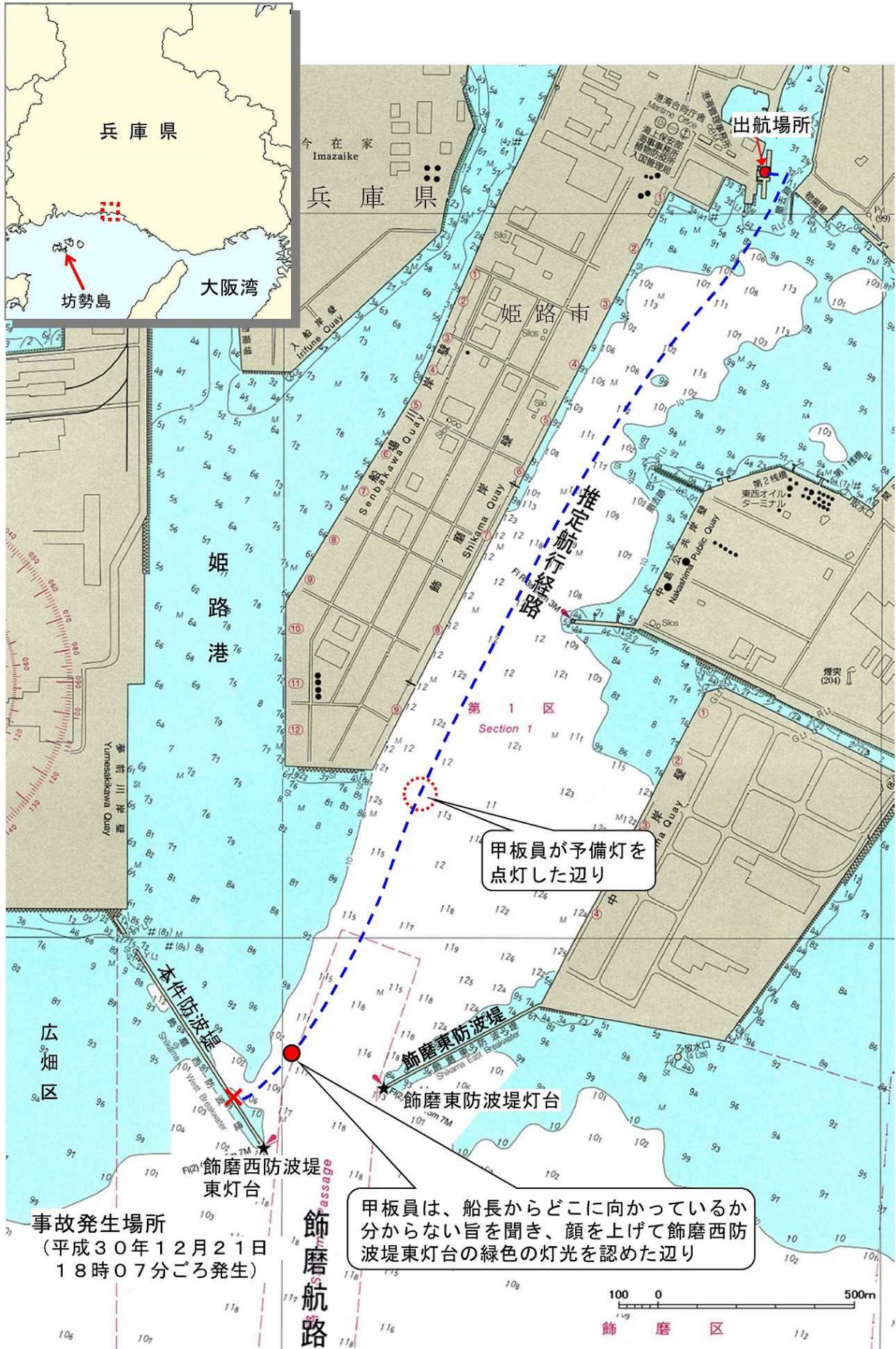
船長は、甲板員が操舵室に戻り、出航場所に向けて航行中、飾磨消防署に救援を依頼し、出航場所に着岸直後に改めて119番通報を行って救急車を要請した。

旅客27人は、出航場所に到着後、1人が救急車で姫路市内の病院

	<p>に搬送され、他の26人のうち、25人が他の運航会社の次の定期便で、1人が本船の代替船による定期便で、それぞれ坊勢漁港（坊勢旅客船ターミナル）に向かった。</p> <p>旅客27人は、救急搬送された1人が、右第7・8肋骨、左第7肋骨の骨折等を負ったほか、8人が、翌22日等に病院を受診し、胸骨骨折、頸椎捻挫、胸部、腕、足等の打撲等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 負傷した旅客9人の着席位置図、写真4 本船の損傷状況、写真5 本件防波堤の損傷状況参照）</p>
その他の事項	<p>姫路市消防局は、本船からの119番通報を18時34分に受け、18時35分に本事故の発生を姫路海上保安部に伝達した。</p> <p>本船では、ふだん、所属する乗組員6人が2人一組で運航に携わり、甲板員が、旅客の乗船時に乗船券、回数券等の回収を行い、出航後にそれらの数を日報に記録して旅客数の把握をしており、夜間は手元が見えないので予備灯を点灯していた。</p> <p>船長は、ふだん出航して飾磨航路を航行する間、レーダー等を用いて物標等の確認を行っており、本事故発生前の飾磨航路に入る直前に本船の右舷を同航する引き船列を追い抜いていた。また、船長は、本事故発生後、引き船列を追い抜く際、無意識に針路を僅かに左に曲げてから抜き去った後に右舵をとって航行し、その後の急激な気象変化に対応が遅れて針路を見失ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、体調が良好であり、疲れや眠気を感じておらず、ふだんから常用している薬もなかった。</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	あり なし あり <p>本船は、姫路港飾磨第1区において、予備灯を点灯して飾磨航路に向けて南南西進中、雨粒が大きく雨脚が強くなり、視界が悪くなった状況下、船長が予備灯の反射光と豪雨の影響で飾磨西防波堤東灯台（緑灯）及び飾磨東防波堤灯台（紅灯）の両灯光を見失った状態で航行を続けたことから、本件防波堤に向けて航行していることに気付くのが遅れ、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、姫路港飾磨第1区において、予備灯を点灯して飾磨航路に向けて南南西進中、雨粒が大きく雨脚が強くなり、視界が悪くなった状況下、船長が予備灯の反射光と豪雨の影響で飾磨西防波堤東灯台（緑灯）及び飾磨東防波堤灯台（紅灯）の両灯光を見失った状態で航行を続けたため、本件防波堤に向けて航行していることに気付くのが遅れ、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	船舶所有者は、本事故後、所属する乗組員に対し、港内では予備灯

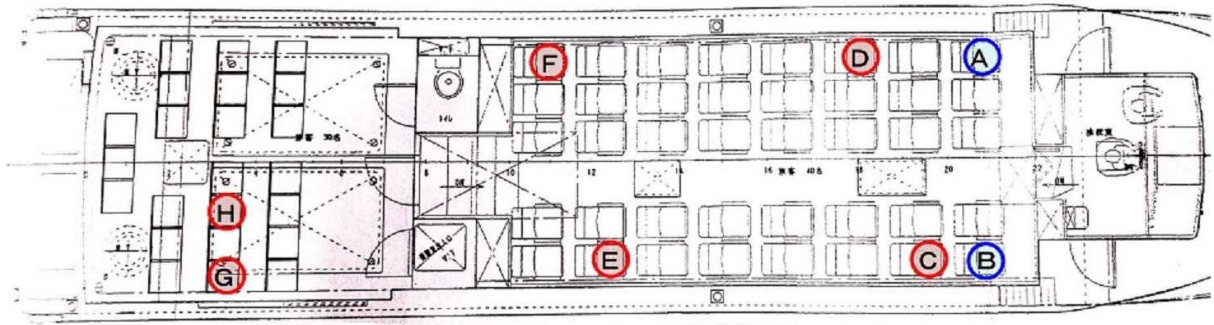
	<p>を点灯しないように周知した。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、自船の位置や進路が分からなくなった場合、減速するか停船し、レーダー、GPSプロッターなどの航海計器で船位を確認してから、航行を再開すること。・ 船長は、旅客が乗船中に事故が発生した場合、即座に航行を中止して旅客のけがの有無を確認し、119番及び118番の緊急通報を行うこと。・ 船長及び乗組員は、夜間、見張りを妨げるおそれのある照明の使用を控えること。・ 船長及び乗組員は、夜間、航行中に旅客数等を記録する場合は、記録者の手元のみを照らす器具等を使用する、又は、その記録を客室で行うことが望ましい。
--	---

付図1 事故発生経過概略図



付図2 負傷した旅客9人の着席位置図

船首方向 =>



○ : 男性 ○ : 女性

※負傷者1人の着席位置は不明である。

写真4 本船の損傷状況



写真5 本件防波堤の損傷状況

