

## 船舶事故調査報告書

令和4年10月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	令和4年3月14日 13時30分ごろ
発生場所	大阪府泉佐野市関西国際空港連絡橋 関空泉州港海上アクセス基地東防波堤灯台から真方位141° 1,770m付近 （概位 北緯34°25.9′ 東経135°16.3′）
事故の概要	漁船住吉丸は、北東進中、橋脚に衝突した。
事故調査の経過	令和4年3月23日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 住吉丸、9.7トン OS2-2129（漁船登録番号）、大阪府漁業協同組合連合会
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	本船 船首部外板の脱落を伴う破損 橋脚 船体塗料付着
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、平均風速 約2.1m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮流 北流約0.3ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、底引き網漁を終え、帰港の目的で、船長が操縦席に腰を掛けて操船にあたり、約9.2knの対地速力で自動操舵により大阪府岸和田市岸和田漁港へ向かった。</p> <p>船長は、風と潮流の影響を受けていたので、針路の微調整を行いながら北東進し、‘関西国際空港連絡橋の橋脚とその南東側の橋脚の間の水路’（以下「本件水路」という。）に針路を定めた。</p> <p>船長は、本件水路まで約150mに差し掛かったところ、甲板員2人が行っている漁具の片付けが気になり、確認のために船尾甲板に向かった。</p> <p>船長は、本件水路を無事に通過できると思い、漁具の片付けを確認した後、船尾甲板において遠隔操縦で操船を行おうと思っていたところ、衝撃を受けて南東側の橋脚に衝突したことを知った。</p> <p>船長は、船尾甲板の漁具の片付けを確認することに意識を向けていたので、風と潮流により南東側の橋脚に向かって予想以上に圧流されていることに気付かなかったと本事故後に思った。</p>
分析	本船は、風潮流の影響がある状況下で北東進中、船長が、操縦席を離れ、船尾甲板に移動して漁具の片付けに意識を向けていたことから、圧流されて本件水路の南東側の橋脚に向かっていることに気付かず、衝突したものと推定される。

	<p>船長は、本件水路に針路を定めたことから、無事に通過できると思い、気になっていた船尾甲板の漁具の片付けを確認しようと操舵室を離れたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が風潮流の影響がある状況下で北東進中、船長が、操縦席を離れ、船尾甲板に移動して漁具の片付けに意識を向けていたため、圧流されて本件水路の南東側の橋脚に向かっていくことに気付かず、衝突したものと推定される。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、風潮流の影響がある状況下で航行する場合、操縦席を離れ、他の作業に意識を向けることなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>