

船舶事故調査報告書

令和5年3月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和4年7月18日 08時38分ごろ
発生場所	兵庫県淡路市郡家港西方沖 郡家港西防波堤灯台から真方位279° 8.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 30.0′ 東経134° 40.6′）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船こんぴら2は、東北東進中、また、漁獲物運搬船龍神丸は、北北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年7月20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	A 旅客船兼自動車渡船 こんぴら2、3,633トン 129246、ジャンボフェリー株式会社（A社） B 漁獲物運搬船 龍神丸、12トン HG2-5273（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 航海士A、三級（航海） 操舵手A、三級（航海）（履歴限定） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 船首部に亀裂を伴う圧損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、航海士A及び操舵手Aほか9人が乗り組み、旅客84人を乗せ、車両25台を積載し、航海士Aが操船指揮に、操舵手Aが操舵にそれぞれ就き、阪神港神戸区に向けて、約17.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で播磨灘を自動操舵で東北東進していた。 航海士Aは、真方位068°に針路を定めて播磨灘航路第4号灯浮標を通過したとき、右舷船首方約3Mにレーダーで2隻の漁船を認め、目視でも確認した。 航海士Aは、売店でのトラブルに対応してほしい旨の連絡を受け、2隻の漁船が止まっているように見えたので、同じ針路及び速力で航行すれば漁船2隻の船首方を通過できると思い、操舵手Aに操船を任せて降橋した。 操舵手Aは、止まっているように見えた2隻のうち1隻のB船が北北西進しているのを認め、B船がA船の船首方を通過すると思い、同じ針路及び速力で航行していたところ、B船が近くなり、衝突の危険を感じたが、気が動転して汽笛を吹鳴することができず、A船の右舷

	<p>中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、操舵手Aから本事故の発生の連絡を受けてすぐに昇橋し、減速した後、船長、A社及び海上保安庁へ本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、2そう引き網船団に所属する魚群探索を兼務する漁獲物運搬船で、翌日の操業調査の目的で、船長Bが1人で乗り組み、魚群探索を行いながら、播磨灘を約13.0knの速力で北北西進していた。</p> <p>船長Bは、レーダーで左舷船首方約2.4MにA船を認め、目視でも確認したあと、もう少し航行してからA船を避けようと思い、ソナーを見て魚群探索を行いながら北北西進中、視線をソナーから船首方に移したところ、至近にA船を認め、主機を後進としたが、B船とA船とが衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、東北東進中、操舵手Aが、止まっているように見えたB船が北北西進しているのを認めたが、B船がA船の船首方を通過すると思い、A船の針路を維持することを意識して同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船が近くなり、衝突の危険を感じた時には気が動転してどうすることもできず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、降橋前、B船が止まっているように見えたことから、同じ針路及び速力で航行すればA船がB船の船首方を通過できると思い、特に指示をせずに操舵手Aに操船を任せて降橋したものと考えられる。</p> <p>航海士Aが、A船での操船経験の浅い操舵手Aに操船を任せて降橋したことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、北北西進中、船長Bが、ソナーを見ながら航行を続けたことから、左舷方から接近するA船に気付くのが遅れ、主機を後進としたが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が東北東進中、B船が北北西進中、操舵手Aが、B船がA船の船首方を通過すると思い、A船の針路を維持することを意識して同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、ソナーを見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"> ・ 操船者は、接近する他船を認めたときには、継続して方位、距離などを確認しながら見張りを行い、余裕のある時機に船橋当直者に昇橋を求め、汽笛を吹鳴することにより注意喚起を行うとともに衝突のおそれがあるときは、早期に避航措置を採ること。 ・ 船橋当直者は、航行中に客室で問題が発生した場合、船橋を操舵手のみにせず、他の乗組員に対応させること。 ・ 漁船の船長は、魚群探索に意識を向け過ぎず、接近してくる他船に対して継続した見張りを行うこと。