

船舶事故調査報告書

平成23年12月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 庄 司 邦 昭
委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突（係船施設）
発生日時	平成22年6月1日 11時50分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北第4区 大阪府堺市所在の大阪府石津港南防波堤灯台から真方位258° 1,220m付近 (概位 北緯34° 33.2′ 東経135° 25.8′)
事故調査の経過	平成22年8月4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	油タンカー ^{えいほう} 栄豊丸、998トン 136927、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、横浜油槽船株式会社及び三豊運輸株式会社 80.00m×12.00m×5.65m、鋼 ディーゼル機関、1,618kW、平成12年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年1月22日 免状交付年月日 平成21年9月16日 免状有効期間満了日 平成27年4月12日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷後部外板に凹損等 係船施設（ムアリング・ドルフィン） なし
事故の経過	本船は、船長ほか8人が乗り組み、積み荷役を行う目的で阪神港堺泉北第4区に櫛形に並んで北方に突出した‘製油会社専用栈橋の最も東側に位置する栈橋’（以下「本件栈橋」という。）に入船左舷着けをするため、機関を極微速力前進にかけて本件栈橋に接近した。 船長は、本件栈橋の西側の栈橋を出航した船舶（以下「本件出航船」という。）があったことから、本件出航船を避けるために左転したところ、本件栈橋の延長線よりも東方に位置するようになったので、ふだんの進入針路に戻すつもりで右舵をとった。 船長は、本船が、本件栈橋の先端まで約150mとなったときに機関を停止し、前進行きあしが約1ノット（対地速力）となり、本件栈橋の先端まで約30mとなった際、出航に備えて右舷錨を投下した。 船長は、その後、本船の左舷後部が本件栈橋の先端から約20m北方に設置されているムアリング・ドルフィン（以下「本件係船施設」という。）に接近していることに気付き、機関を極微速力前進、続いて微速力

	<p>前進としたが、平成22年6月1日11時50分ごろ本船の左舷後部が本件係船施設に衝突した。</p> <p>船長は、本船を着棧させたのち、本船及び本件係船施設の損傷状況を確認した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>								
その他の事項	<p>本事故当時、船体、機関及び操舵装置等に故障又は不具合はなかった。</p> <p>船長は、本件棧橋を含む製油会社専用棧橋に着棧させた経験が豊富であったが、本船での着棧は初めてであった。</p> <p>船長は、ふだん、棧橋と平行となるように接近して船体を停止させたのち、スラストを使用して着棧していた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、阪神港堺泉北第4区において、本件棧橋への着棧作業中、適切な操船が行われなかったことから、本船の左舷後部が本件係船施設に接近し、本件係船施設に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件出航船を避けようとして左転したことにより、本船が本件棧橋の延長線よりも東方に位置するようになったことから、ふだんの進入針路に戻すために右舵をとったものと考えられる。</p> <p>船長は、出航に備えて右舷錨を投下したことから、本船の船尾が左方に振られて本件係船施設に接近した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、空倉状態であり、風力2の北西風を右舷方から受けていたことから、本件係船施設に向けて圧流された可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本件係船施設に接近していることに気付いた際、左舵と機関を併用していれば被害を軽減することができた可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、阪神港堺泉北第4区において、本件棧橋への着棧作業中、適切な操船が行われなかったことから、本船の左舷後部が本件係船施設に接近し、本件係船施設に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件出航船を避けようとして左転したことにより、本船が本件棧橋の延長線よりも東方に位置するようになったことから、ふだんの進入針路に戻すために右舵をとったものと考えられる。</p> <p>船長は、出航に備えて右舷錨を投下したことから、本船の船尾が左方に振られて本件係船施設に接近した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、空倉状態であり、風力2の北西風を右舷方から受けていたことから、本件係船施設に向けて圧流された可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本件係船施設に接近していることに気付いた際、左舵と機関を併用していれば被害を軽減することができた可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、阪神港堺泉北第4区において、本件棧橋への着棧作業中、適切な操船が行われなかったことから、本船の左舷後部が本件係船施設に接近し、本件係船施設に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件出航船を避けようとして左転したことにより、本船が本件棧橋の延長線よりも東方に位置するようになったことから、ふだんの進入針路に戻すために右舵をとったものと考えられる。</p> <p>船長は、出航に備えて右舷錨を投下したことから、本船の船尾が左方に振られて本件係船施設に接近した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、空倉状態であり、風力2の北西風を右舷方から受けていたことから、本件係船施設に向けて圧流された可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本件係船施設に接近していることに気付いた際、左舵と機関を併用していれば被害を軽減することができた可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、阪神港堺泉北第4区において、本件棧橋への着棧作業中、適切な操船が行われなかったため、本船の左舷後部が本件係船施設に接近し、本件係船施設に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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"> ・着棧作業に支障となる出航船がある場合には、出航船の出航後に着棧作業を行うこと。 								