

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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 根 本 美 奈

事故種類	衝突（ドルフィン）
発生日時	平成24年10月16日 19時20分ごろ
発生場所	阪神港神戸第2区 兵庫県神戸市所在の神戸第5防波堤東灯台から真方位295°150m付近 （概位 北緯34°41.2′ 東経135°14.4′）
事故調査の経過	平成24年11月26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	引船 ^{ぬのびき} 布引丸、208トン 141745、神戸曳船株式会社 34.00m×10.00m×3.80m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成24年8月
乗組員等に関する情報	船長 男性 53歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年6月10日 免状交付年月日 平成23年5月9日 免状有効期間満了日 平成28年5月29日
死傷者等	軽傷 2人（乗組員）
損傷	本船 船尾部のフェンダー受け台に凹損 ドルフィン なし
事故等の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、大型船の出港操船の補助を終えたのち、次に出港する大型船の操船補助に就くまでの時間調整を行うため、甲板員が操船に当たり、船長が係留索を取る作業を行い、阪神港神戸第2区にある神戸第5防波堤の北側に係留中の台船へ入り船で左舷横着けした。 船長は、台船への係留作業を行った際、台船がいつもの神戸第5防波堤東灯台に近い係留場所よりも西側に係留されており、本船の右舷後方に神戸第5防波堤の北方に設置されたNo.8ドルフィン（以下「本件ドルフィン」という。）があることを確認していた。 船長は、出航予定時刻になったので、乗組員を配置に就け、航海灯を表示し、操舵室から周囲の状況を確認した際、サーチライトを使用

	<p>せず、月明かりがない中で灯火設備のない本件ドルフィンを確認することができなかった。また、船長は、本件ドルフィンが本船の右舷後方にあることを失念し、後方には操船に支障となる物は存在していないものと思った。</p> <p>船長は、手動操舵に就き、係留索を放して船尾を台船から離れたのち、平成24年10月16日19時19分ごろ機関を後進として下がり始めた。</p> <p>本船は、船尾を右方に振りながら本件ドルフィンに向けて約2ノットの速力で後進し、19時20分ごろ船尾部が本件ドルフィンに衝突した。</p> <p>乗組員1人は、衝突の衝撃で頭部を負傷し、救急車で病院に搬送されて頭部打撲と診断され、また、他の乗組員1人が頸椎捻挫を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、潮汐 高潮時</p> <p>日没時刻 17時24分、月没時刻 17時44分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>神戸第5防波堤は、東西方向に築造された長さ約1,280mの防波堤であり、東端に神戸第5防波堤東灯台が設置されており、同防波堤の北方約80mの所には、四角柱のコンクリート製ドルフィンが約50m間隔で同防波堤とほぼ平行に13基設置され、東端が本件ドルフィンとなっている。</p> <p>船長は、いつもは本船を神戸第5防波堤東灯台の近くに係留されている台船へ入り船で左舷横着けしていたので、本船が出航時に機関を後進として下がっても、本件ドルフィンに接近することはなかった。</p> <p>出港配置に就いていた乗組員は、係留索を放したのち、本船が後進で下がり始めるまでに時間が掛かったため、本事故発生時には船内に入っていた。</p> <p>船長は、レーダーを作動させていたものの、レーダーにより周囲の状況を確認していなかった。</p> <p>負傷した乗組員2人は、出航作業時にはヘルメット及び救命胴衣を着用していたが、係留索を放って船内に入ったのち、ヘルメット及び救命胴衣を脱いだ。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、神戸第5防波堤北側から出航作業中、船長が、サーチライトを照射するなどして周囲の状況を確認していなかったことから、後方には操船に支障となるものはないと思い、機関を後進として本件ドルフィンに接近し、本件ドルフィンに衝突したものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、神戸第5防波堤北側から出航作業中、船長が、サーチライトを照射するなどして周囲の状況を確認していなかったため、後方には操船に支障となるものはないと思い、機関を後進として本件ドルフィンに接近し、本件ドルフィンに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 出航前にサーチライトを照射するなどして周囲の状況を確認すること。 ・ 出航作業中は、出航配置に就いた乗組員により周囲の見張りを行うこと。