

船舶事故等調査報告書

平成27年3月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014神第145号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年6月5日 00時40分ごろ
発生場所	阪神港神戸第2区の六甲アイランド北部の物揚場（北）北端付近 神戸第5防波堤東灯台から真方位059° 2,550m付近 （概位 北緯34° 41.87′ 東経135° 15.86′）
事故等調査の経過	平成26年11月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 貨物船 第一平成丸、187トン 131855、木谷汽船有限会社 B 引船 新吉丸、17トン 270-40303大阪、個人所有 C はしけ マルモム 65、総トン数なし なし、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、六級海技士（航海） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾端のブルワークに凹損 B なし C 右舷後部の甲板上の船橋入口への足場（階段）に破損
事故等の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、阪神港神戸第2区の六甲アイランド北部のI岸壁東側の物揚場（北）北端付近に船首を南方へ向けて右舷着けで停泊中、船尾に衝撃を受けた。 乗組員は、損傷の有無を確認したところ、左舷船尾端のブルワークに凹損が生じていることを認めた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、作業員1人が乗ったC船をえい航して引船列（以下「B船引船列」という。）を構成し、六甲アイランド北方沖に至り、目的地へ着けるためにえい航索を取り替えることとした。 船長Bは、B船及びC船の行きあしがなくなった頃、B船及びC船が強い東北東風に圧流されるようになり、作業員から流されているとの声を聞いて機関を前進にかけた。 B船引船列は、えい航索がたるんだ状態であったので、C船が西南西方に流され続け、平成26年6月5日00時40分ごろC船の右舷後部とA船の左舷船尾端とが衝突した。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東北東、風速 約11m/s、視界 良好  海象：波高 約70cm、潮汐 高潮時  本事故時、神戸市には強風注意報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、六甲アイランド寄りの六甲大橋真下付近で細いロープに取り替えることとし、六甲大橋の西側で減速した。  船長Bは、六甲アイランド北部の物揚場（北）に着岸しているA船までの距離が約50mであり、六甲大橋真下付近でえい航索の取替え作業を行ってもA船まで流されることはないと考えていた。</p>
<p><b>分析</b>  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</p>	<p>A なし、B あり、C なし  A なし、B なし、C なし  A なし、B あり、C あり  A船は、六甲アイランド北部の岸壁に右舷着けで停泊中、左舷船尾端にC船の右舷後部が衝突したものと考えられる。  B船引船列は、風力6の東北東風が吹く状況下、六甲アイランド北方沖を東進中、船長Bが、えい航索を取り替えることとして漂泊した際、左舷方からの風を受けて西南西方に圧流されたことから、B船を前進させてC船の圧流を止めようとしたものの、C船の右舷後部とA船の左舷船尾端とが衝突したものと考えられる。  船長Bは、A船までの距離が約50mであり、六甲大橋真下付近でえい航索の取替え作業を行ってもA船まで流されることはないと考えていたことから、A船の風上で行きあしを止めたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、六甲アイランド北方沖において、風力6の東北東風が吹く状況下、A船が六甲アイランド北部の岸壁で停泊中、B船引船列が東進中、船長Bが、えい航索を取り替えることとして漂泊した際、左舷方からの風を受けて西南西方に圧流されたため、C船とA船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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。  ・えい航索を取り替える際は、風などの気象条件を考慮して周囲に他船などが存在しない広い海域で行うこと。</p>