

船舶事故等調査報告書

平成27年4月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015神第9号
事故等種類	標識灯損傷
発生日時	平成26年9月24日 07時20分ごろ
発生場所	阪神港大阪第2区の梅町岸壁南端付近 大阪北港口防波堤灯台から真方位069°700m付近 (概位 北緯34°39.23′ 東経135°25.28′)
事故等調査の経過	平成27年1月22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 引船 信栄丸、17.88トン 252-2061大阪、福山海運株式会社 B はしけ 5、総トン数なし なし、福山海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、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 なし B なし 標識灯 標体及び太陽電池パネルに破損
事故等の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、船首及び船尾共に約1.0mの喫水とし、乗組員2人が乗った空船のB船を長さ約10mのえい航索で引き、阪神港大阪第2区の梅町岸壁25にB船を着けるため、‘梅町岸壁の西側の堀’（以下「本件内堀」という。）へ向けて同岸壁の南方沖で右転していた。 A 船及びB 船は、左舷方からの風を受け、北東方に圧流されて梅町岸壁へ寄せられ、平成26年9月24日07時20分ごろB 船の右舷船首部に取り付けた防舷材が‘梅町岸壁の南端付近に設置されていた標識灯’（以下「本件標識灯」という。）に接触し、本件標識灯が損傷した。 B 船の乗組員は、B 船が接触した本件標識灯が破損したことを目撃し、船舶所有会社へ電話連絡した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期、潮高 約170cm
その他の事項	B 船は、長さ43.0m、幅11.0mであった。 海図W123（阪神港大阪）によれば、本件内堀の幅は約25mである。 本件標識灯は、岸壁上に設置された高さ約1.35mの土台の上に

	<p>高さ約0.39mの標体に取り付けられて構成されており、岸壁上端までの高さは潮位基準面（最低水面）から4.75mであった。</p> <p>船長Aは、月平均2～3日本件内堀への運航を行っていた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A 不明、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、阪神港大阪第2区において、B船をえい航して本件内堀へ向けて右転中、左舷方から風を受け、北東方に圧流されたことから、梅町岸壁に寄せられ、B船の右舷船首部が本件標識灯に接触し、本件標識灯が損傷したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、阪神港大阪第2区において、A船がB船をえい航して本件内堀に向けて右転中、左舷方から風を受け、北東方に圧流されたため、B船の右舷船首部が本件標識灯に接触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"> ・ 本件内堀のように幅の狭い場所にはしけをえい航して入域する場合、風や潮によって圧流されることを考慮した操船を行うこと。