

船舶事故調査報告書

平成27年12月3日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年11月27日 15時11分ごろ
発生場所	阪神港神戸区の第7防波堤東方沖 神戸第7防波堤東灯台から真方位090°700m付近 （概位 北緯34°40.6′ 東経135°18.2′）
事故の概要	貨物船 ^{しんりき} 新力5は、南進中、また、引船あわじ丸は、台船 ^{マルテム} Ⓜ102をえい航して東進中、新力5とⓂ102とが衝突した。 新力5は、船首部に亀裂等を生じ、Ⓜ102は、左舷船尾部に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成26年12月5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	A 貨物船 新力5、199トン 133037、不動海運有限会社 53.49m (Lr) × 9.70m × 5.30m、鋼 ディーゼル機関、551kW、平成4年5月 B 引船 あわじ丸、17.17トン 260-13283大阪、新興海運有限会社 11.95m (Lr) × 4.00m × 1.57m、鋼 ディーゼル機関、294.2kW、昭和55年8月 C 台船 Ⓜ102、692トン なし、福山海運株式会社 56.00m × 14.00m × 2.50m、鋼 機関なし、昭和45年3月（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 66歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和43年8月23日 免状交付年月日 平成26年1月31日 免状有効期間満了日 平成31年6月7日 B 船長B 男性 64歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年3月17日

	免許証交付日 平成22年10月22日 (平成27年3月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に亀裂等 B なし C 左舷船尾部に凹損及び亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、阪神港神戸第3区でナタネ粕約600tを積載し、平成26年11月27日15時00分ごろ鹿児島県鹿児島市鹿児島港に向けて離岸し、阪神港神戸第3区六甲アイランド東側の水路を南進した。</p> <p>船長Aは、15時05分ごろ、出港配置を解き、周囲に航行の支障となる船舶が見えなかったことから、操舵室側壁の水洗いを始めた。</p> <p>船長Aは、操舵室に戻り、主機を回転数毎分約300とし、船首方の神戸六甲アイランド東水路中央第2号灯浮標を左舷方に見る真方位約180°の針路、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵とし、再び、操舵室側壁の水洗いをを行いながら、甲板上のハッチカバーの走行ローラの修理作業にも目を向けていた。</p> <p>船長Aは、船首方至近にC船を認め、急いで操舵室に行き、右舵を取ったものの、15時11分ごろA船の船首部とC船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、機関を停止した後、付近に錨泊し、近くを航行していた水上警察署の警備艇に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、阪神港神戸第2区のポートアイランドL11岸壁での作業を終え、作業員2人を乗せた空船のC船を直径約50mm、長さ約30mのえい航索でつないで引船列(以下「B船引船列」という。)を構成し、阪神港大阪第2区に向け離岸した。</p> <p>船長Bは、操舵室に立って操船に当たり、約4.5knの速力で手動操舵により、阪神港神戸第2区の六甲アイランドと第7防波堤との間の水路を東進し、第7防波堤東端を通過した際、左舷方から南進するA船を認めたものの、A船がB船引船列の後方を通過すると思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>船長Bは、時折A船に目を向け、A船がB船引船列の後方を通過すると思っていたところ、C船とA船とが衝突したことを知った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、出港配置が解かれた後、甲板部員2人が不具合のあった甲板上のハッチカバーの走行ローラの修理作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、修理作業は自ら行っており、本事故当時、錨泊して修理を行うかどうか考えていた。</p>

	<p>船長Aは、本事故後、B船引船列が見えなかったのは、第7防波堤にB船引船列が紛れて見えにくかったこと、また、修理作業に注意を向けていたからだと思った。</p> <p>船長Bは、約10年間の引船の乗船経験があり、月に約5～6回本事故海域を航行していた。</p>
<p>分析</p> <p>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 あり、B あり、C なし A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、阪神港神戸区を南進中、船長Aが、周囲に航行の支障となる船舶がいらないと思い、操舵室側壁の水洗いを行いながら甲板上のハッチカバーの走行ローラの修理作業に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船引船列に気付かず同じ針路速力で航行を続け、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、阪神港神戸区を東進中、船長Bが、左舷方から接近するA船がB船引船列の後方を通過すると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、C船とA船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、阪神港神戸区において、A船が南進中、B船引船列が東進中、船長Aが、船首方に航行の支障となる船舶がいらないと思い、甲板上のハッチカバーの走行ローラの修理作業に注意を向け、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、左舷方から接近するA船がB船引船列の後方を通過すると思い、針路及び速力を保持して航行を続けたため、A船とC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>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"> ・ 港内航行中は、操船及び見張りに専念すること。 ・ 常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

