

船舶事故調査報告書

平成28年9月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成27年9月24日 06時40分ごろ
発生場所	阪神港尼崎西宮芦屋第1区南方沖 西宮防波堤東灯台から真方位112° 1,500m付近 (概位 北緯34° 40.0′ 東経135° 22.5′)
事故の概要	油タンカーさんこう瑞運は、錨泊中、また、引船北木丸は、はしけ豊浦丸及びはしけ金風呂丸をえい航して北西進中、さんこう瑞運と金風呂丸が衝突した。 さんこう瑞運は、船首部外板に凹損を生じ、また、金風呂丸は、左舷後部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年10月15日、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済み
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 油タンカー さんこう瑞運、163トン 133043、三興海運株式会社 B 引船 北木丸、18トン 260-47744大阪、三協海運株式会社 C はしけ 豊浦丸、820トン（載貨重量） なし、大廣海運株式会社 D はしけ 金風呂丸、650トン（載貨重量） なし、大廣海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板に凹損 B なし C なし D 左舷後部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 7、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 南西流約2～3ノット（kn） 本事故当時、兵庫県尼崎市に強風注意報及び波浪注意報が発表されていた。
事故の経過	A船は、荷役待機の目的で、船首を北東方に向けて錨泊していた。 船長Aは、操舵室で作業中、A船の船首方を通過するB船がC船及びD船をえい航している全長約130mの引船列（以下「B船引船

	<p>列」という。)を認めた。</p> <p>B船引船列は、約4knの対地速力で西北西進中、船長Bが、船首方に錨泊中のA船を認め、A船の船首方を通過するために変針して、北西進したものの、風潮流により圧流され、D船がA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、風潮流があるが、A船の船首方を約200m離して通過すれば大丈夫と思った。</p>
分析	<p>B船引船列は、風力7の北東風が吹き、約2～3knの南西流の潮流がある状況下、B船引船列が、錨泊しているA船の船首方を近距離で通過したことから、D船がA船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、風潮流の影響があることを知っていたものの、B船がA船の船首方を約200m離して通過すればD船もA船の船首方を通過できると思い、B船引船列の圧流状況を確認していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、風力7の北東風が吹き、約2～3knの南西流の潮流がある状況下、B船引船列が、A船の船首方を近距離で通過したため、圧流されてD船がA船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"> ・風潮流がある海域を航行する場合、適切に圧流状況を判断し、風下側の船舶と距離を十分に隔てた進路をとること。