

## 船舶事故調査報告書

平成30年7月18日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成29年12月28日 16時59分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北第5区汐見ふ頭 泉北大津東防波堤灯台から真方位178°1,170m付近 (概位 北緯34°30.9′ 東経135°23.3′)
事故の概要	貨物船 <sup>ゴールデン ショーワー エース</sup> GOLDEN SHOWER ACEは、離岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	平成30年1月12日、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
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	貨物船 GOLDEN SHOWER ACE（パナマ共和国籍）、7,454トン 9445239（IMO番号）、SK SHIPHOLDING S.A.
乗組員等に関する情報	船長（ベトナム社会主義共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （パナマ共和国発給）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷中央部外板に破口を伴う亀裂 岸壁 岸壁端部及び車止めのコンクリート部に剝離
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 5 海象：波高 約0.2～0.3m、潮汐 下げ潮の初期 日没時刻：16時56分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長ほか17人が乗り組み、汐見ふ頭第3号岸壁に入船左舷着けの状態から、タグボートのタグラインを右舷船尾部に係止し、船長が主機を後進とするよう指示するとともにタグボートに右舷船尾部を北方に引かせ、離岸作業を開始した。</p> <p>船長は、本船がしばらく後進して‘汐見ふ頭第3号岸壁の北端’（以下「本件岸壁」という。）を通過し、本件岸壁から約100m離れたところで、微速力前進及び右舵一杯を指示し、港外に向けて右回頭を行っていたところ、船首配置の航海士から、本船と本件岸壁との距離が約70mである旨の報告を受けた。</p> <p>船長は、本事故当時、風力5の北北西風が吹いており、風を本船の右舷側から受け続ければ、左舷方に圧流されて本件岸壁に接触するかもしれないと思い、再度、主機を後進するとともにタグボートに右舷船尾部を北東方に引かせるよう指示した。</p> <p>本船は、北北西風を右舷側から受け続けて左舷方に圧流され、本件岸壁までの距離が約50mとなり、船長が極微速力前進に続いて微速力前進及び右舵一杯を指示するとともにタグボートで右舷船尾部を押すよう指示したものの、更に左舷方に圧流され、左舷中央部が本件岸壁に衝突した。</p>

	<p>船長は、北北西風を考慮し、本船を本件岸壁から十分に離して右回頭を行っていただければ良かったと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、離岸作業中、風力5の北北西風を右舷方から受ける状況下、船長が、本船を本件岸壁から十分に離さずに右回頭を行ったことから、風によって左舷方に圧流された際、左舷中央部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、日没後の薄明時、本船が、離岸作業中、風力5の北北西風を右舷方から受ける状況下、船長が、本船を本件岸壁から十分に離さずに右回頭を行ったため、風によって左舷方に圧流された際、左舷中央部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 強風下で離岸作業を行う際、十分に安全な岸壁との離隔距離を保つこと。</li> </ul>