

船舶事故調査報告書

令和2年6月24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	令和元年7月26日 11時40分ごろ
発生場所	阪神港神戸第3区 神戸第7防波堤東灯台から真方位286° 1,650m付近 (概位 北緯34°40.8′ 東経135°16.7′)
事故の概要	コンテナ船あかしは、航行中、着岸中のコンテナ船たもんに衝突した。
事故調査の経過	令和元年9月20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	A コンテナ船 たもん、498トン 140997、有限会社八幸マリン B コンテナ船 あかし、498トン 136861、井本船舶株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級（航海） B 船長B、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 船尾ブルワークに破損 B 船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長Aほか5人が乗り組み、六甲アイランドコンテナふ頭の岸壁に左舷着けとしてコンテナの積荷役を行っていたところ、B船が衝突した。 B 船は、船長Bほか4人が乗り組み、A船から間もなく荷役が終了する旨の連絡を受け、A船が着岸している岸壁に入船左舷着けとする目的で接近中、船長Bが、A船の約500m手前で微速前進の約6ノットの対地速力とし、約250m手前で微速後進としたものの、速力が十分に落ちなかったので全速力後進としたが、A船に衝突した。 船長Bは、B船の喫水が船首約3.0m及び船尾約2.8mであり、ふだんよりも船尾喫水が浅い状況下、ふだんどおりの操船を行ったことで後進の推力が得られなかったのではないかと本事故後に思った。
分析	A 船は、着岸中、B船が衝突したものと推定される。 B 船は、着岸中のA船に接近する際、ふだんよりも船尾喫水が浅い状態でふだんどおりの操船を行ったことから、十分な後進の推力が得られず、A船に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、B船が、A船に接近する際、ふだんよりも船尾喫水が浅

	<p>い状態でふだんどおりの操船を行ったため、十分な後進の推力が得られず、A船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>・ 着岸中の他船に接近する際は、十分に減速し、安全な距離を保持できるように自船の喫水の状態を考慮して操船すること。</li></ul>