

船舶事故調査報告書

令和6年5月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和5年8月16日 11時05分ごろ
発生場所	阪神港尼崎西宮芦屋第1区 尼崎西防波堤灯台から真方位206°770m付近 （概位 北緯34°40.7′ 東経135°22.4）
事故の概要	監視艇たてやまは、南西進中、左転して岸壁に衝突した。 たてやまは、乗組員2人が負傷し、船首部に破口を伴う凹損を生じ、また、岸壁は、コンクリートに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和5年8月21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	監視艇 たてやま、50トン 134416、財務省 24.25m (Lr) × 5.40m × 2.80m、軽合金 ディーゼル機関2基、出力2,406kW（合計）、平成11年10月進水
乗組員等に関する情報	船長 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年9月9日 免状交付年月日 令和2年10月7日 免状有効期間満了日 令和7年12月20日
死傷者等	軽傷 2人（乗組員）
損傷	本船 船首部に破口を伴う凹損 岸壁 コンクリートに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、台風を避泊する目的で、令和5年8月14日から阪神港尼崎西宮芦屋第1区の北堀運河に係留されていた。 本船は、16日06時00分ごろ阪神港長が第二警戒態勢（避難勧告）を解除後、船長ほか4人（以下「乗組員A」、「乗組員B」、「乗組員C」、「乗組員D」という。）が乗り組み、10時40分ごろ「阪神港大阪第2区の中央突堤南岸船だまり」（以下「本件船だまり」とい

う。)へ戻る目的で離岸した。

本船は、離岸後、船長が操舵室中央の椅子に、乗組員Aが右舷側の椅子に、乗組員Bが左舷側の椅子に、乗組員Cがその後方の椅子にそれぞれ腰を掛け、乗組員Dが乗組員Cの後方に立ち、船長が手動操舵で操船に当たり、約15ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南西進を始めた。(写真1、図1参照)



写真1 船長の操船位置(再現)

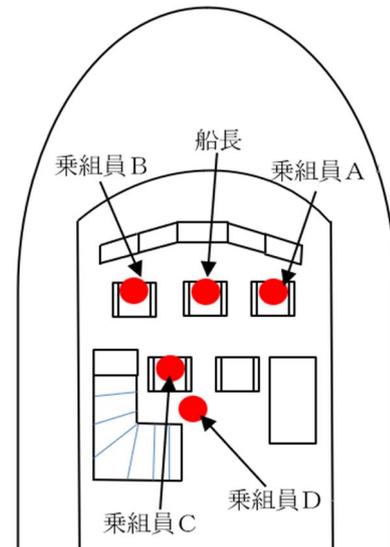


図1 乗組員配置図

船長は、西防波堤付近を南西進中、尼崎沖埋立処分場南西方沖に木材や川草等が広く海面に浮いている状況(以下「本件木材・川草等」という。)を認め、その北西方を迂回しようと思っていたところ、同処分場と本件木材・川草等の間に、幅約10mの航行ができそうな水域(以下「本件水域」という。)が見えたので、本件船だまりまでの時間を短縮しようと思い、本件水域に向け左舵を取った。

船長は、約13~14knの速力で左転中、船首方に木材のような小さな浮流物(以下「本件浮流物」という。)を認め、左転を続けて本件浮流物を回避していたところ、船首方約100mに尼崎沖埋立処分場の岸壁(以下「本件岸壁」という。)が迫っていることに気付いた。

船長は、衝突を避けようと右舵一杯としつつ、本件岸壁の約60m手前で全速力後進としたが間に合わず、本船は11時05分ごろ船首部が本件岸壁南西端に衝突した。(図2参照)

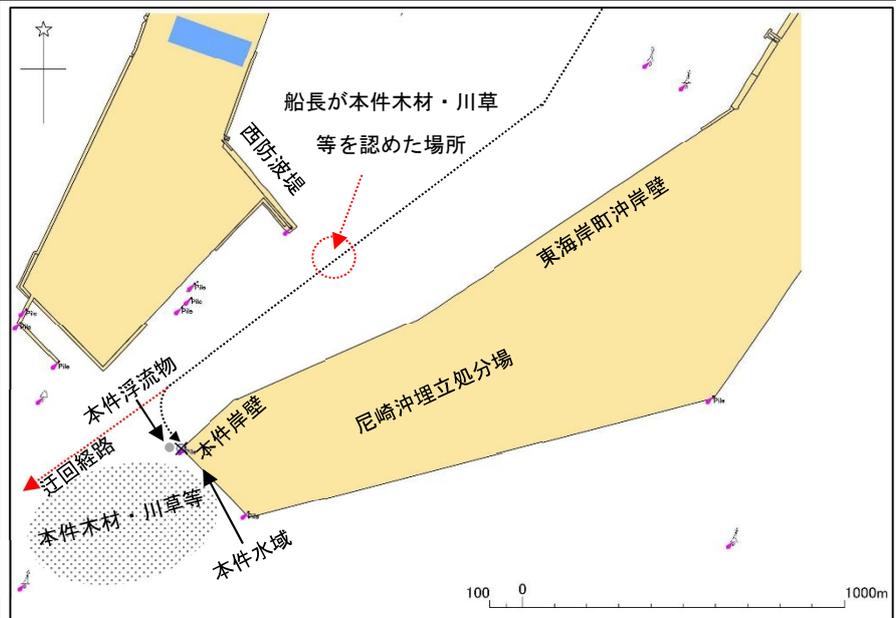


図2 事故発生経過概略図

船長は、衝突直前に立ち上がり「ショックに備え」と号令し、乗組員C及び乗組員Dは床にしゃがみ込んだ。また、乗組員A及び乗組員Bは衝突に備えて椅子の肘掛けを持ったが、操舵室前面の機器で顔等を打って負傷した。

船長は、所属部に本事故の発生と負傷者が2人いることを連絡し、所属部担当者は、海上保安署へ本事故の発生を通報した。

本船は、12時00分ごろ本件船だまりに到着した。

乗組員A及び乗組員Bは、車で病院に行き、乗組員Aが鼻部挫創及び右頬部挫創、乗組員Bが左第10肋骨骨折、左側胸部挫傷及び左肘関節部擦過創とそれぞれ診断された。

(付図1 事故発生場所図、写真2 本船 参照)

その他の事項

船長は、南西進中、本件木材・川草等に注意が向いていて、本件浮流物に気付かなかったと本事故後に思った。また、本件水域に向けて左転中、本件浮流物を認めて避けることに意識を向けていたので、本船の船首が本件岸壁に向いていたことに気付いておらず、本件浮流物を回避した後、船首方に本件岸壁を認めて右舵一杯にしても左転時の回頭惰力が大きく、本件水域に針路を向けることができなかったと思った。

見張りに当たっていた乗組員A及び乗組員Bは、本件木材・川草等や本件浮流物を確認しながら本件岸壁に船首が向いていたことを知っていたが、衝突の危険を感じておらず、右転して本件水域に向かうことができると思っていた。

船長は、本件木材・川草等を台風通過後の淀川河口に認めた時点で減速して航行し、本件木材・川草等に近づかないように迂回すれば良かったと本事故後に思った。

<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>あり なし なし</p> <p>本船は、阪神港尼崎西宮芦屋第1区において、船長が、本件水域に向けて約1.3～1.4 knの速力で左転中、本件浮流物を認めて回避しようと左転を続けたことから、本件岸壁に船首が向いていたことに気付かず、船首方に本件岸壁を認めて右舵一杯とした後、全速力後進としたが間に合わず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件浮流物を認めた後、本件浮流物を回避することに意識を向けていたことから、本船の船首が本件岸壁に向いていたことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、左転しようとする前、本件木材・川草等を認めていたが、本件水域が見えたことから、本件木材・川草等を迂回せず航行時間を短縮しようと思い、本件水域に向けて左転したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、阪神港尼崎西宮芦屋第1区において、船長が、本件水域に向けて約1.3～1.4 knの速力で左転中、本件浮流物を認めて回避しようと左転を続けたため、本件岸壁に船首が向いていたことに気付かず、船首方に本件岸壁を認めて右舵一杯とした後、全速力後進としたが間に合わず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、台風や大雨通過後の河口付近には、流された草木等が広く浮流することから、浮流物との衝突等を防止するため、浮流物の早期発見に努めるとともに、突然の浮流物発見により急な回避操船とならないよう、速力を抑えながら航行すること。 ・ 見張りに当たる乗組員は、船首方に障害物を認めた場合、船長が回避操船をしようと思っても、障害物の存在について操舵室内で情報を共有すること。

付図1 事故発生場所図

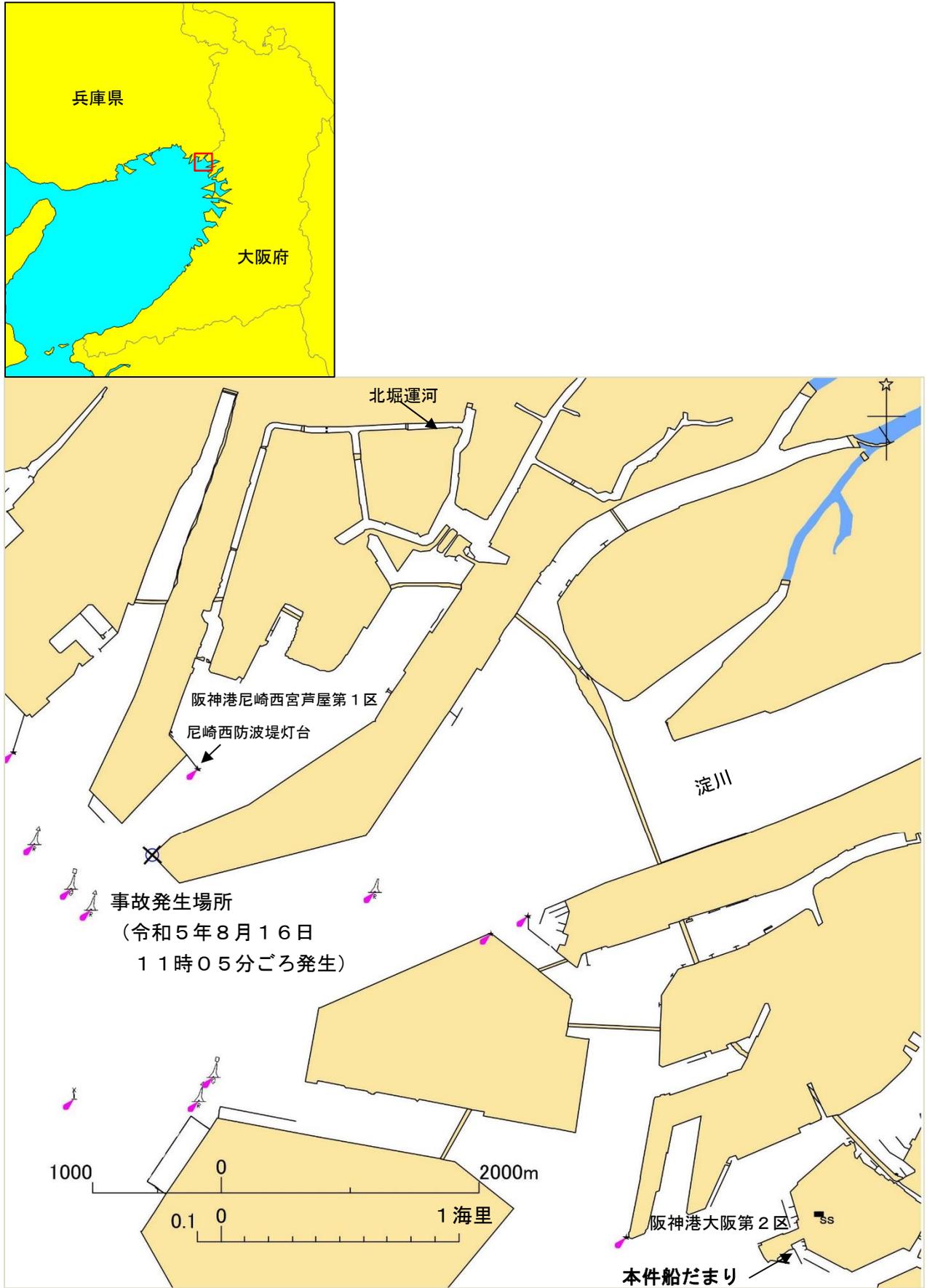


写真2 本船

