

船舶事故調査報告書

令和7年9月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和6年5月28日 13時46分頃
発生場所	兵庫県姫路港網干第1区 姫路港中川東防波堤灯台から真方位057° 1,710m付近 （概位 北緯34° 45.9′ 東経134° 35.2′）
事故の概要	液化ガスばら積船第八鹿島丸は、離棧中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和6年6月3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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	液化ガスばら積船 第八鹿島丸、998トン（全長71.95m）
船舶番号、船舶所有者等	142294、白井汽船株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船尾部外板に破口を伴う凹損 棧橋 コンクリートの欠損等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風速 約7m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期、揖保川の流速 南流 約1ノット（kn） 兵庫県姫路市には、5月28日04時30分に強風及び波浪注意報 が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか9人が乗り組み、プロピレン約650tを積載して姫路港網干第1区所在の専用棧橋（以下「本件棧橋」という。）に左舷錨を左舷方に5節伸出して右舷着けで船首を南南東方に向けて係留し、揚げ荷役を行った。</p> <p>船長は、荷役中に本船で観測した北東の風が風速約7m/sであつたので、離棧操船に支障はないと思ひ、荷役を終えて直ちに離棧配置とし、千葉県千葉港に向かうため離棧操船を開始した。</p> <p>船長は、船尾のスプリングラインとスターンラインを放して右舵70°を取り、極微速力前進としてヘッドラインを放して船尾を左に振り、船尾が本件棧橋から離れ、船体と棧橋との角度が約40°となつたので、主機を中立として舵を中央に戻し、船首のスプリングラインを放した後、極微速力後進として錨鎖を巻き上げていった。</p> <p>船長は、本船と本件棧橋との距離を約100mと目測してから、後進行きあしが約1.2knの速力であることを確認し、本件棧橋との距離が十分に離れていると思ひ、後部甲板の離棧配置を解除し、本件棧橋との距離を確認することなく、主機を中立として錨鎖の巻き揚げを続けた。</p>

本船は、主機を中立として間もなく揖保川の流れと風の影響により、船尾が右に振られて、右舷船尾部が本件棧橋に衝突した。(図1参照)

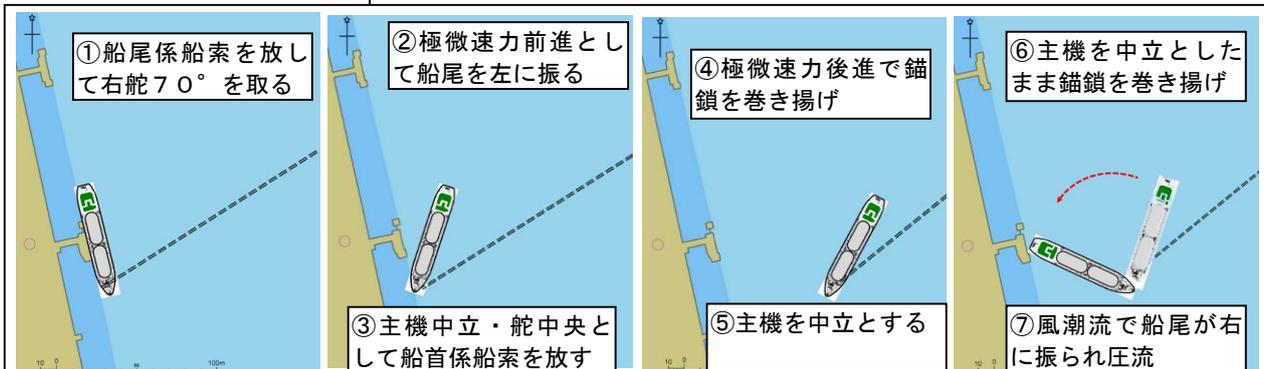


図1 本事故発生までの操船状況及び本件棧橋との位置関係(概要)

船長は、衝撃を受けて本件棧橋との衝突を認知した後、本件棧橋から離れるために離棧操船を続けて抜錨し、本船を姫路港網干第2区に移動させ、A社に本事故発生を連絡するとともに損傷状況を確認した。

専用棧橋の職員は、海上保安部に本事故の発生を通報した。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

**分析**

本船は、南流約1kn、風力4の北東風を船尾方から受ける状況下で離棧操船中、船長が本件棧橋との距離を十分にとることなく主機を中立としたことから、揖保川の流れと風の影響で船尾が右に振られて、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。

船長は、目測で本船と本件棧橋との距離が十分に離れていると思ったことから、後部甲板の離棧配置を解除し、本件棧橋との距離を確認しなかったものと考えられる。

**原因**

本事故は、本船が、南流約1kn、風力4の北東風を船尾方から受ける状況下で離棧操船中、船長が本件棧橋との距離を十分にとることなく主機を中立にしたため、揖保川の流れと風の影響で船尾が右に振られて、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。

**再発防止策**

A社は、本事故後、運航会社と共に本船を訪船して本事故発生に至る経緯を確認し、再発防止のために次のことを乗組員に指示した。

- ・ 船橋、船首及び船尾配置間で把握した周囲の状況を適時連絡する。
- ・ 船尾配置の解除は、本船が十分に棧橋から離れ、前進行きあしになった状態で行う。

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。

- ・ 船長は、離棧操船を行う場合、自船の状況を把握するために必要

な棧橋との距離等の情報を各配置の責任者や見張員に適切に報告させること。

- ・船長は、離棧操船を行う場合、風等の外力の影響を十分に考慮すること。

付図1 事故発生場所概略図

