

船舶事故調査報告書

令和7年10月22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7年4月19日 06時01分頃
発生場所	阪神港神戸第1区 神戸和田岬防波堤灯台から真方位356.5° 1,340m付近 (概位 北緯34°39.9′ 東経135°11.2′)
事故の概要	ケミカルタンカー第十五雄豊丸は、離岸作業中、岸壁に係留中の貨物船ひまわりに衝突した。
事故調査の経過	令和7年4月23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 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 ひまわり、4,064トン 142311、株式会社電発コール・テックアンドマリーン、 NSユナイテッド内航海運株式会社 B ケミカルタンカー 第十五雄豊丸、1,215トン 143449、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機 構、有限会社明栄汽船（B社）、田淵海運株式会社、田淵ホー ルディングス株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部に凹損、係留索2本に切損 B 左舷船首部に擦過傷、右舷船首部ハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aほか12人が乗り組み、阪神港神戸第1区兵庫ふ頭 G岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を南南西方に向けて右舷 着けで係留していたところ、右舷船首部にB船が衝突した。 船長Aは、本事故の発生を海上保安庁に通報した。 B船は、船長Bほか9人が乗り組み、本件岸壁にA船に向かい合う ように船首を北北東方に向けて左舷着けで係留していた。 船長Bは、係留索を放して離岸作業を開始し、機関を微速力前進、 舵を中央とし、右舷やや後方に4節延出してあった右舷錨鎖を巻き揚 げながら右回頭しようとしたが、錨が効かず、A船に接近しているこ とに気付き、直ちに左舵一杯、主機を全速力後進としたが、行きあし が止まらず、B船の船首部がA船の右舷船首部に衝突した。 船長Bは、船首配置の乗組員から錨鎖が張ってきたと報告を受けた が、錨の効きについては、同乗組員に確認しなかった。

	船長Bは、風がないときに本件岸壁から離岸する際は、ふだんスラスターを使用せず、錨を巻き揚げながら本船を回頭させていたので、本件岸壁付近は、錨の効きが良く、スラスターを併用しなくても回頭できると思っていた。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)
分析	A船は、右舷着けで係留中、B船が衝突したものと考えられる。 B船は、離岸作業中、船長Bが錨の効きを十分に確かめなかったことから、右舷錨鎖巻き揚げによる右回頭ができないまま機関の微速力前進によって前進し、船首方に係留中のA船に衝突したものと考えられる。 船長Bは、風がないときに本件岸壁から離岸する際は、ふだんスラスターを使用せず、錨を巻き揚げながら本船を回頭させていたことから、本件岸壁付近は、錨の効きが良く、スラスターを併用しなくても回頭できると思ったものと考えられる。
原因	本事故は、B船が、離岸作業中、船長Bが錨の効きを十分に確かめなかったため、右舷錨鎖巻き揚げによる右回頭ができないまま機関の微速力前進によって前進し、船首方に右舷着けで係留中のA船に衝突したものと考えられる。
再発防止策	B社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。 ・ 停泊地では船首配置部署から錨の方向、位置、効き具合を報告させるとともに、船橋においては錨鎖の方向をAIS、レーダー、目視などで確認すること。 ・ 離岸時は、錨を巻きながら船が前進しないよう、極微速力や中立で離岸操作を行うこと。 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、離岸作業を行うために、他の係留船の近くで錨を効かせて回頭する場合は、錨の効きを十分に確かめた上、スラスターも併用すること。

付図1 事故発生経過概略図

