

船舶事故調査（貨物船 YIANNIS N.G. 押船奨栄丸台船中央 2000 衝突）について
（経過報告）

令和 7 年 11 月 20 日
運輸安全委員会（海事部会）

運輸安全委員会は、令和 6 年 11 月 23 日、阪神港神戸区において発生した船舶事故（貨物船 YIANNIS N.G. 押船奨栄丸台船中央 2000 衝突）について、令和 6 年 11 月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、更に事実の確認や分析を進めるとともに、国内外の関係者からの意見聴取等を行う必要がある。このため、本件調査については、本事故が発生した日から 1 年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第 25 条第 4 項の規定に基づき、以下のとおり当該調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本件船舶事故に関し、運輸安全委員会設置法に基づき、船舶事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない。

1. 船舶事故の概要

令和 6 年 11 月 23 日 18 時 03 分頃、阪神港神戸第 4 区神戸西航路南西端付近（航路外）において、貨物船 YIANNIS N.G.（以下「A 船」という。）と押船列を構成していた押船奨栄丸（以下「B 船」という。）及び台船中央 2000（全長約 50 m）（以下「C 船」という。）とが衝突した。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和 6 年 11 月 24 日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか 2 人の船舶事故調査官を指名した。現時点までに船体調査、関係者からの口述聴取、A 船及び B 船の航跡に関する情報収集等を実施した。

3. 判明している主な事実情報

（1）事故の経過

A 船は、船長（フィリピン共和国籍）ほか 20 人が乗り組み、空荷の状態で、阪神港神戸第 1 区のポートアイランド西側の岸壁を水先人の水先により離岸し、友ヶ島水道に向け、同港神戸西航路を南進中、また、B 船は、船長ほか 2 人が乗り組み、押船として C 船の船尾部に B 船の船首部を押し付け、3 本の索で C 船を固定し、押船列（以下「B 船

押船列」という。)を構成して、C船上に積荷がない状態で、兵庫県東播磨港を出港し、阪神港神戸西航路を通過して同港神戸第2区の摩耶ふ頭に帰港する目的で、東北東進中、令和6年11月23日18時03分頃、同航路南西端付近(航路外)において、A船とB船押船列とが衝突した。

B船は、船長が死亡し、乗組員1人が負傷したほか、右舷船尾部に凹損等を生じて転覆した。また、C船は、右舷中央部に凹損等を生じた。

A船は、船首部に凹損等を生じたが、死傷者はいなかった。

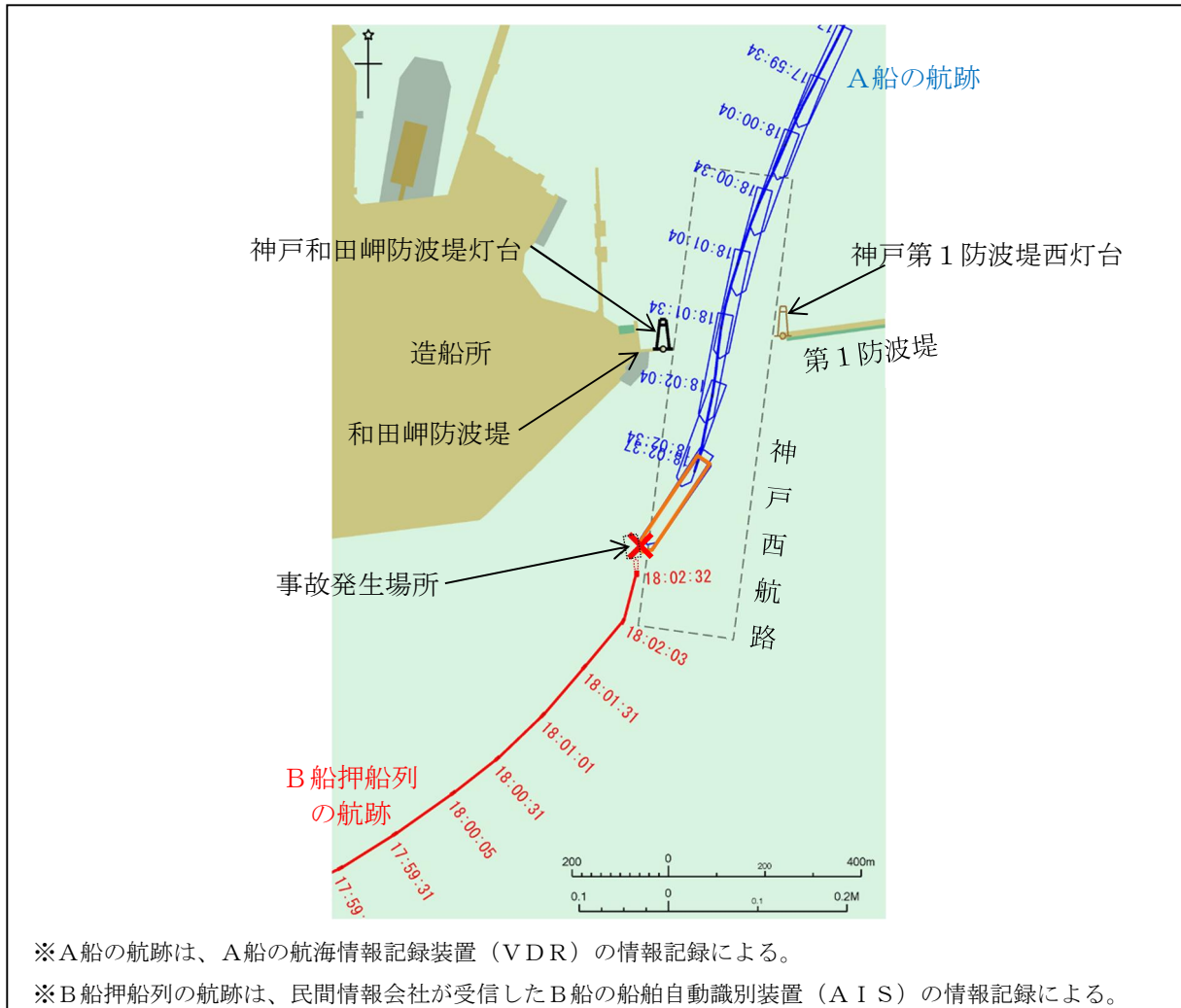


図1 航行経路図

(2) 船舶の主要目

① A船

I M O 番 号 9 7 0 1 3 0 8

船 籍 港 マーシャル諸島共和国 マジュロ

船 舶 所 有 者 SABA SHIPPING LTD (マーシャル諸島共和国)

船 舶 管 理 会 社 Hydroussa Navigation Ltd. (ギリシャ共和国)

総 ト ン 数 4 3 , 2 9 1 トン

L × B × D 229.00m×32.26m×20.00m
 船 質 鋼
 機 関 ディーゼル機関1基
 出 力 8,880kW
 推 進 器 4翼固定ピッチプロペラ1個
 進 水 年 月 2014年4月



写真1 A船（本事故後）

② B船

船 船 番 号 260-46186兵庫
 船 籍 港 兵庫県神戸市
 船 船 所 有 者 大協海運株式会社
 総 ト ン 数 19トン
 L r × B × D 13.96m×5.40m×1.97m
 船 質 鋼
 機 関 ディーゼル機関2基
 出 力 625kW／基 合計1,250kW
 推 進 器 4翼固定ピッチプロペラ2個
 進 水 年 月 平成21年3月



写真2 B船（本事故前）

③ C 船

積 ト ン 数 ^{*1} 2,000トン

L × B × D 約50m×約20m×約3m

船 質 鋼

建 造 年 月 平成18年12月

B 船の同型船



※上記写真左側の押船は、大協海運株式会社所有のB船の同型船

※C船甲板上の「桁」のようなものは、コンテナ運送用の固定枠であり、本事故当時は設置されていない。

写真3 B船の同型船及びC船で構成する押船列（本事故前）

(3) 人の死傷

A 船：なし

B 船：死亡1人、負傷1人

(4) 船舶の損傷

A 船：船首部の凹損等

B 船：右舷船尾部の凹損等（転覆）

C 船：右舷中央部の凹損等

(5) 気象・海象

事故発生場所の東南東方約3.9kmに位置する神戸航空気象観測所及び北北東方約5.8kmに位置する神戸地方気象台における観測によれば、次のとおりであった。

11月23日18時00分 天気 晴れ、平均風速 7.2m/s、風向 北北西、視程 20km

4. 今後の調査

本船舶事故の原因及び本船舶事故に伴い発生した被害の原因の究明並びに事故の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに、両船が衝突した経緯など、更なる事実確認の精査や分析のほか、国内外の関係者からの意見聴取等を行う必要がある。

本委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本船舶事故の原因等の調査を進める。

^{*1} 「積トン数」とは、積載できる貨物の総重量のことをいう。