

船舶事故調査報告書

令和8年2月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和7年8月12日 07時24分頃
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320° 720m付近 (概位 北緯34° 40.9′ 東経135° 17.4′)
事故の概要	コンテナ船 ^{ワイエム トギヤザー} Y M TOGETHERは、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和7年8月12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	コンテナ船 Y M TOGETHER（リベリア共和国籍）、118,524トン 9789984（IMO番号）、YANG MING MARINE TRANSPORT CORPORATION
乗組員等に関する情報	船長（インド共和国籍）、船長免状（リベリア共和国発給） 水先人、大阪湾水先区一級水先人水先免状
負傷者	なし
損傷	本船 右舷中央部外板に破口 岸壁 端部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 8、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期 兵庫県神戸市には、令和7年8月9日14時42分に雷注意報が、 20時14分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故発生時 も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか23人（全員インド共和国籍）が乗り組み、コン テナ5,100TEUを積載し、阪神港神戸第3区に所在する六甲ア 일랜드RC-7岸壁（以下「本件岸壁」という。）に右舷着けする 目的で、和歌山県和歌山市友ヶ島北方沖で水先人を乗せ、北北東進し た。 水先人は、船長の操船指揮の下、水先業務を行い、航海士を船橋で の見張り及びエンジンテレグラフによる機関操作に、甲板手を操舵ス タンドによる操舵に当たらせ、神戸第3区第7防波堤南東方沖で左舷 船首尾方にタグラインをそれぞれ取ってタグボート2隻を伴走させ、 約6.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、本船を北進 させていた。 水先人は、神戸第7防波堤東灯台を左舷側に見た後、操舵室右舷側 のウイングに船長と共に移動した。 水先人は、本船が第7防波堤東方沖を通過した後、微速力前進と停 止を適宜繰り返して減速させながら左舵35°を取って北西進させ、

本件岸壁に接近させようとした。その際、本船は、左舷方から風速約 10m/s の南西風を受けるようになった。

水先人は、本船が予定の針路から北東方に圧流されたので、2隻のタグボートに本船を左舷方へ引くように指示した。

本船は、左転を続け、船首から本件岸壁の東端までの距離が約 500m となり、船首尾線が本件岸壁と平行になった時、約 3.0kn の速力で前進しながら、岸壁の延長線上から数m 北方に圧流される状態となった。

水先人は、舵を中央とし、本船をこのままタグボートで左舷側に引いて主機を後進とすれば、本船が岸壁の南側まで移動して着岸できると思ったが、この時風速 20m/s 以上の突風が左舷方から吹き、本船が更に北方に圧流される状態になったことに気付いていなかった。

この時、乗組員から水先人に対して、風速等風の状況についての報告はなされなかった。

船長は、パイロットカードに記載のとおり本船の主機の後進時の出力が前進時の約 35% に抑えられており、後進の性能が悪いので、本船の船首が本件岸壁の東側に衝突することを危惧して、水先人に船首を左舷方に向けることを進言しようとしたが、水先人がタグボートの船長との会話に意識を集中していたので伝えることができなかった。

船長は、船速が遅いと舵の効きが悪いので、航海士に速力を港内全速力前進まで上げるように指示し、また、操舵手に左舵を 35° 取るように指示した。

水先人は、タグボートの船長との会話に意識を集中していたので、船長が乗組員に出した指示に気付いていなかった。

本船は、船首が徐々に左舷方に向いて増速し、船首が本件岸壁の東端の南側を通過したので、船長が操舵手に右舵 35° を指示したところ、左舷前方から風速 20m/s 以上の突風によって右舷方に圧流され、右舷中央部外板が本件岸壁の東端に衝突した。

(図 1 参照)

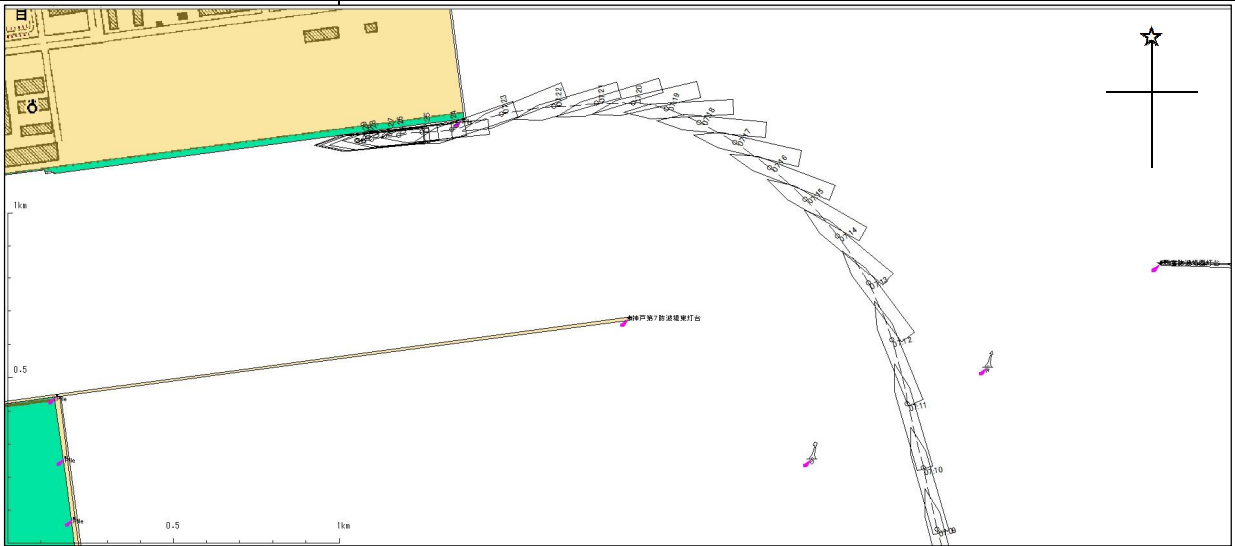


図1 航行経路図

本船は、衝突後、主機を後進として本件岸壁に右舷着けし、乗組員は本船及び本件岸壁の損傷状況を確認した。

船長は本事故の発生を船舶所有者に連絡し、船舶所有者の代理店担当者は海上保安庁に通報した。

水先人は、本船のような大型の船舶を本件岸壁に着岸させるのは3回目であったが、本船より小型の船舶は何回も着岸させたことがあった。

水先人は、風下側の操舵室右舷側のウイングで操船を行っていたので、左舷方からやや強い風が吹いていると思っていたものの、風速20m/s以上の突風が吹いていたとの認識はなく、タグボート2隻で風上側に本船を引き出せると思っていた。

水先人は、乗船時に船長と打合せを行った際、突風等予期せぬ事態が生じたときの操船要領等について、意思の疎通を図っていなかった。

本船は、本件岸壁で応急修理を行った後、出航した。

(付表1 本船のAIS記録(抜粋)、付表2 本船のVDRによる舵角、エンジンテレグラフ及び相対風速の記録(抜粋) 参照)

分析

本船は、左舷方から突風を伴う風が吹く状況下、本件岸壁に向けて水先人が水先業務を実施中、船長が、本件岸壁への接近を制御しようと、水先人に操船意図を伝えないまま、また、突風による船体の更なる圧流を考慮しないまま、自ら操船指示を出したことから、左舷方からの突風に対して本船の動きを制御できず、左舷中央部が本件岸壁の東端に衝突したものと考えられる。

水先人は、風下側にある操舵室右舷側のウイングで操船を行っていたことや乗組員から風の状況について報告がなかったことから、風速20m/s以上の突風が左舷側から吹いていたとの認識はなかったものと考えられる。

	<p>船長は、本船の船首が本件岸壁の東側に衝突することを危惧して、水先人に船首を左舷方に向けることを進言しようとしたが、水先人がタグボートの船長との会話に意識を集中していたことから、進言することを躊躇し、自ら乗組員に指示を出したものと考えられる。</p> <p>水先人は、突風等予期せぬ事態が生じたときの操船要領等について、乗船時に船長と意思の疎通を図っていなかったことから、水先人の操船意図が船長に伝わらなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、左舷方から突風を伴う風が吹く状況下、本船が本件岸壁に向けて水先人が水先業務を実施中、船長が、本件岸壁への接近を制御しようとして、水先人に操船意図を伝えないまま、また、突風による船体の更なる圧流を考慮しないまま、自ら操船指示を出したため、左舷方から吹く風速20m/s以上の突風に対して本船の動きを制御できず、本船の左舷中央部が本件岸壁の東端に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・水先業務が行われている船舶の乗組員は、風の状況、船体の挙動等安全な操船に必要な情報を積極的に収集し、早めに水先人に助言すること。 ・水先人は、水先計画（操船要領等）についてあらかじめ船長に説明するとともに、操船中は、船長と連携を密にすること。

付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位*		船首方位 ※(°)	対地針路 ※(°)	対地速力 (kn)
	北緯 (°-′-″)	東経 (°-′-″)			
7:19:39	34-40-55.5	135-17-47.7	263	283.2	3.3
7:19:47	34-40-55.6	135-17-47.1	261	280.8	3.3
7:19:57	34-40-55.6	135-17-46.5	259	278.2	3.4
7:20:09	34-40-55.7	135-17-45.7	257	274.9	3.4
7:20:18	34-40-55.7	135-17-45.0	255	273.1	3.5
7:20:28	34-40-55.7	135-17-44.3	254	271.6	3.6
7:20:39	34-40-55.7	135-17-43.5	253	269.7	3.6
7:20:47	34-40-55.7	135-17-42.8	253	269.0	3.7
7:20:58	34-40-55.6	135-17-42.1	253	267.9	3.7
7:21:09	34-40-55.6	135-17-41.3	253	266.8	3.8
7:21:18	34-40-55.6	135-17-40.6	253	266.7	3.9
7:21:27	34-40-55.5	135-17-39.9	253	266.2	4.0
7:21:38	34-40-55.4	135-17-39.0	253	265.9	4.0
7:21:47	34-40-55.4	135-17-38.2	254	265.7	4.1
7:21:58	34-40-55.3	135-17-37.3	254	265.3	4.3
7:22:09	34-40-55.3	135-17-36.2	254	264.7	4.4
7:22:18	34-40-55.3	135-17-35.3	254	264.3	4.6
7:22:27	34-40-55.2	135-17-34.4	255	263.5	4.8
7:22:38	34-40-55.0	135-17-33.2	254	262.4	5.0
7:22:49	34-40-54.9	135-17-32.0	252	261.6	5.1
7:22:58	34-40-54.7	135-17-31.1	250	260.4	5.2
7:23:09	34-40-54.6	135-17-30.1	248	258.6	5.3
7:23:18	34-40-54.4	135-17-29.0	245	257.0	5.4
7:23:27	34-40-54.1	135-17-28.1	244	255.0	5.5
7:23:38	34-40-53.7	135-17-27.0	244	253.7	5.5
7:23:49	34-40-53.4	135-17-25.9	246	253.5	5.4
7:23:58	34-40-53.2	135-17-25.0	248	253.8	5.3
7:24:08	34-40-53.1	135-17-24.2	251	254.2	4.6
7:24:18	34-40-52.9	135-17-23.4	255	257.5	3.8
7:24:27	34-40-52.9	135-17-22.8	258	260.1	3.3
7:24:34	34-40-52.9	135-17-22.4	260	263.9	3.2
7:24:38	34-40-52.9	135-17-22.2	261	263.1	3.1
7:24:41	34-40-52.8	135-17-22.0	261	263.3	3.0
7:24:45	34-40-52.8	135-17-21.8	262	265.7	3.0
7:24:49	34-40-52.8	135-17-21.6	262	267.0	2.9

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置は、船首端から約130m、船尾端から約203m、左舷端から約28m、右舷端から20mであった。また、船首方位及び対地針路は真方位である。

付表2 本船のVDRによる舵角、エンジンテレグラフ及び相対風速の記録（抜粋）

時刻 時：分：秒	舵角 (°)	エンジンテレグラフ	相対風速 (m/s)
07:17:30	左舵 35.4	DEAD SLOW AHEAD	7.7
07:18:30	左舵 35.5		7.7
07:19:22	左舵 35.4	HALF AHEAD	11.1
07:20:41	右舵 0.3	SLOW AHEAD	16.4
07:21:26		HALF AHEAD	17.1
07:21:39		FULL AHEAD	19.2
07:23:19	右舵 6.7		21.0
07:23:21	右舵 14.2		21.9
07:23:24	右舵 26.0		22.2
07:23:39	右舵 35.3		21.1
07:23:45	右舵 35.3	HALF AHEAD	21.1
07:24:18	右舵 14.3	STOP ENGINE	18.5
07:25:19	左舵 35.2	SLOW ASTERN	9.9