

# 船舶事故調査報告書

平成26年3月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年10月13日 15時40分ごろ
発生場所	阪神港大阪第6区の <sup>かんざき</sup> 神崎川河口 大阪府大阪市所在の <sup>つねよし</sup> 大阪常吉防波堤灯台から真方位021° 1,420m 付近 (概位 北緯34° 41.2' 東経135° 24.7')
事故調査の経過	平成25年10月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、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	貨物船 第三 <sup>ふくとく</sup> 福德丸、199トン 136121、個人所有 56.24m×9.10m×5.87m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成12年7月21日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 六級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年4月10日 免状交付年月日 平成25年8月29日 免状有効期間満了日 平成30年9月16日
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、大阪市西淀川区の製鉄会社（以下「本件製鉄所」という。）の専用岸壁において、鋼材約604tを積載し、バラスト水約150tを <sup>ちよう</sup> 漲水して船首約3.0m、船尾約4.0mの喫水で平成25年10月13日15時10分ごろ出発した。 船長は、神崎川橋のアーチ部（以下「本件橋梁」という。）の北側橋脚寄りを船首目標とし、神崎川の中央部付近を約4ノットの対地速力で河口へ向けて南西進した。 船長は、本件橋梁の手前から船速が落ちてきたことに気付き、船底が川底に接触していると思ったものの、橋が近くて停船することができず、本件橋梁を通過して中島川第6号灯浮標（以下「第6号灯浮

	<p>標」という。)へ向けて右舵を取ったが、舵効が得られず、本船は、15時40分ごろ、大阪常吉防波堤灯台から真方位021°1,420m付近において、左舷側に少し傾いた状態で行きあしが止まった。</p> <p>船長は、本船が乗り揚げたことに気づき、機関を前後進にかけたものの、動かなかったので、本件製鉄所の荷役及び製品の輸送を請け負う代理店(以下「本件代理店」という。)へ電話を掛け、タグボートを要請した。</p> <p>本船は、来援したタグボートによって20時25分ごろ離礁し、安全な海域にえい航されて投錨を行い、翌日、本件代理店が手配したダイバーによって水面下の損傷状況の調査が行われ、船底に擦過傷があることが確認された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約2m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮期、潮高 約133cm(大阪)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約5年前から月に2回程度、本件製鉄所の製品輸送に携わり、神崎川河口付近の水深が浅いことを知っており、本件橋梁付近を航行中、船底が川底に接触したことが、何度かあった。</p> <p>船長は、本船を平成25年10月4日に購入し、本船での本件製鉄所からの航海は本事故当日が初めてであったが、本船を操船するに当たって支障を感じたことはなかった。</p> <p>船長は、主機の冷却海水を水深の浅い所で取れば、泥等を吸い込んでこし器が詰まるので、本件製鉄所から出発するときは、ふだんからバラスタンクの水を主機の冷却に充てていた。</p> <p>本船には、本事故発生場所付近が掲載されている大縮尺の海図W1107が備えられていたが、船長は、本件製鉄所からの航行経路付近の水深をおおむね把握していたので、ふだんからプレジャーボート・小型船用港湾案内「瀬戸内海東部」(財団法人日本水路協会発行)で水路状況を確認していた。</p> <p>本船は、ふだん、本件製鉄所を出発後、本件橋梁の北側橋脚寄りを船首目標として神崎川の中央部付近を微速で航行し、本件橋梁の真下を通過した後に第6号灯浮標へ向けて右転を行い、同灯浮標を左舷に見て通過していた。</p> <p>本件代理店の担当者の口述によれば、次のとおりであった。</p> <p>(1) 本事故発生の約1か月前、本件製鉄所を出発した船舶が、本事故発生場所付近で乗り揚げたことを聞いていたので、以後、本船を含む関係船舶には乗揚事故があったことを伝えていた。</p> <p>(2) 9月15日～16日にかけての台風第18号の影響により、川に土砂等が流れ込み、泥が堆積して水深が浅くなっていたのだと思っていた。</p> <p>船長は、ふだん、運航会社の担当者と打ち合わせて満潮の頃に出発</p>

	<p>していた。本事故当日、大阪港における満潮時刻が16時33分（潮高147cm）であり、満潮の約1時間20分前に出発したが、船長は、これまでの経験から、当時の潮高であれば航行できると思った。</p> <p>本事故発生場所付近において、平成22年6月27日に総トン数250トンの貨物船の、平成25年9月16日に総トン数402トンの貨物船の乗揚事故がそれぞれ発生している。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし なし あり</p> <p>本船は、本件製鉄所で鋼材を積載して阪神港大阪第6区の神崎川河口付近を南西進中、船長が、本件橋梁の手前で減速したことに気づき、船底が川底に接触している虞があると認識したものの、橋に接近しており、停船することができず、第6号灯浮標へ向けて右舵を取ったが、舵効が得られなかったことから、浅所に向けて直進を続け、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本件橋梁の手前は、川底に泥が堆積して水深が浅くなっており、本船の船底が川底に接触した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、本件製鉄所で鋼材を積載して阪神港大阪第6区の神崎川河口付近を南西進中、船長が、本件橋梁の手前で減速したことに気づき、船底が川底に接触している虞があると認識したものの、橋に接近しており、停船することができず、第6号灯浮標へ向けて右舵を取ったが、舵効が得られなかったため、浅所に向けて直進を続け、浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>本件代理店は、本事故後、本事故発生場所付近の水深が浅くなっている虞があるとして運航船舶への鋼材の積載量を減らし、また、船長は、本事故後、バラスト水の漲水量を減らした。</p> <p>本件製鉄所は、本事故の発生を受け、本件製鉄所へ出入りする船舶が航行する区域の水深調査を行い、その結果に基づき、掘下げ工事を実施する決定を行った。</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"> <li>・大雨や洪水の後に河川内の水路を航行する場合は、川底に土砂、泥等が堆積して水深が浅くなっている虞があるので、航行前に情報収集を行っておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

