

## 船舶事故調査報告書

平成30年8月1日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年3月30日 18時10分ごろ
発生場所	阪神港大阪第6区 <small>かんざき</small> の神崎川河口付近 大阪北灯台から真方位024° 1,570m付近 （概位 北緯34° 41.2′ 東経135° 24.6′）
事故の概要	貨物船第十八三幸丸 <small>さんこう</small> は、南西進中、浅所に乗り揚げた。 第十八三幸丸は、船底部にペイント剝離を生じた。
事故調査の経過	平成30年4月3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新たに指名した。 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 第十八三幸丸、402トン 131511、有限会社三幸海運 71.45m×11.00m×6.10m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成3年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 71歳 四級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和47年5月19日 免状交付年月日 平成28年12月13日 免状有効期間満了日 平成34年2月24日 航海士 男性 27歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成23年10月18日 免状交付年月日 平成28年7月13日 免状有効期間満了日 平成33年10月17日
死傷者等	なし
損傷	船底部にペイント剝離
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか2人が乗り組み、鋼製線材約1,000tを積載し、船首約2.80m、船尾約3.58mの喫水により、大

	<p>阪市西淀川区所在の製鉄所の岸壁を満潮時に合わせて平成30年3月30日17時50分ごろ出港し、主機を微速力前進とし、阪神港大阪第6区の神崎川に沿った水路（以下「本件水路」という。）を南西進した。</p> <p>船長は、航海士が18時05分ごろ出港作業を終えて昇橋してきたので、原針路を維持するよう指示して操舵に当たらせ、浅所付近を航行していたのでプロペラの水流が気になり、右舷ウイングに出て船尾側の水面を確認することにした。</p> <p>本船は、船長がふだんどおり阪神高速道路の神崎川橋梁<sup>りょう</sup>（以下「本件橋梁」という。）の手前で針路を右に転じて中島川第6号灯浮標に向けようと思っていたが、プロペラ水流によって海底の泥を巻き上げている様子に気を取られ、変針予定場所を通過していることに気付いた。</p> <p>船長は、すぐに航海士に右舵を取るよう指示したものの、舵効きが得られず、18時10分ごろ行きあしが低下して間もなく本件橋梁付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、船体各部を点検して異常がないことを確認したが、満潮時を過ぎており、自力では離礁できないと判断し、船舶管理会社にタグボートの手配を要請した。</p> <p>本船は、31日の満潮時に合わせて離礁作業を行い、06時35分ごろ離礁を完了し、ダイバーによる船底の点検を行い、航行に問題がないことを確認して19時50分ごろ出港した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、過去にも本船で本件水路を航行した経験があり、また、他船でも本件水路を航行した経験があった。</p> <p>海図によれば、本件水路の可航幅（水深2m以上）は、約40～200mであった。</p> <p>本件橋梁南西方水域は、淀川の河口に位置し、等深線2mの浅水域が本件橋梁約1,000m沖まで広がっている。</p> <p>船長は、ふだん出航するときには、浅水域を避けて本件橋梁の手前で、針路を右に転じ、中島川第6号灯浮標を通過して港口に向けて南下していた。</p> <p>後任船長は、本件水路上で本件橋梁付近の浅水影響が特に大きいと感じており、また、港界を出るまでは船長自らが操船することとしていた。</p> <p>（写真2 本件水路及び本件橋梁 参照）</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、本件水路を南西進中、船長が、プロペラ水流によって海底の泥を巻き上げている様子に気を取られ、船位の確認を適切に行っていなかったことから、右舵を指示するのが遅れ、変針予定場所を通過して直進し、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、浅所付近を航行していて、プロペラの水流が気になったことから、右舷ウイングに出て船尾側の水面を確認していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、本件水路を南西進中、船長がプロペラ水流によって海底の泥を巻き上げている様子に気を取られ、船位の確認を適切に行っていなかったため、右舵を指示するのが遅れ、変針予定場所を通過して直進し、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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> <p>浅水域を航行するときは、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船長が操船指揮をとること。</li> <li>・ 見張り員を配置して、常に船位の確認をするとともに、予定針路から外れることがあれば船長に報告すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船



写真2 本件水路及び本件橋梁

