

船舶事故調査報告書

令和4年12月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年2月21日 15時00分ごろ
発生場所	大阪府枚方市渚地区西方（淀川） 御殿山三等三角点から真方位315° 1,100m付近 （概位 北緯34° 50.2′ 東経135° 38.9′）
事故の概要	旅客船浪切天神Ⅱは、南西進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和4年5月11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	旅客船 浪切天神Ⅱ、2.8トン
船舶番号、船舶所有者等	260-45782大阪、伴ピーアール株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船底部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 水象：川面 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長及び操船交替要員1人が乗り組み、社員1人（以下「同乗者」という。）を乗せ、船着場から本船の係留地である造船所へ回航する目的で、本事故発生当日午前中に造船所を出航して船着場までの上りルートをチャーター運航し、その逆のルートを下りとして約7ノットの対地速力で南西進していた。</p> <p>船長は、機関が川底の砂を吸って排気音が変わったので減速したところ、本船は北西の風により徐々に浅所へ圧流され始めた。</p> <p>船長は、機関を後進にかけたり、同乗者が船上から浅所を竹竿で押し下したりするなどして、水深の深い場所へ戻ろうとしたが、本船は更に圧流され、左前方の川縁近くの浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、船首尾共に約0.3mであった。</p> <p>船長は、乗揚後、本件浅所周辺の水位が低くえい航も不可能と判断し、本件浅所からの離脱を諦めてアンカーを投入し、消防署へ救助を要請して、来援した消防署員により本船の固定及び乗員の救出が行われた。</p> <p>本船は、翌日、水位の上昇により本件浅所を自然離脱し、自力航行により係留地へ帰航した。</p> <p>本船は、淀川をチャーター運航する場合、運航日の前日までにルート確認のため、タブレット等で位置情報を、また、目視により浅瀬や障害物を確認しながら往復し、運航日当日の上りでも、位置情報の確</p>

	<p>認と目視による見張り及び川底が浅そうに見えるところは竹竿で水深を確認しながら航行し、下りは上りで航行したルートを航行するようにしており、本事故発生当日も同様に航行していた。</p> <p>船長は、本事故発生時も上りで航行したルートを航行すれば大丈夫と思っていたが、船長が思っていた以上に上りの時よりも水位が下がっていたので、もう少し速度を落として、慎重に水深を確認しながら航行すれば良かったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、上りより下りのときに水位が下がった状況下、下りの南西進中、船長が、上りで運航したルートを航行すれば安全に航行できると思い、航行を続けたことから、機関が川底の砂を吸い込み、機関を減速したり、機関を後進にかけたり、同乗者が船上から浅所を竹竿で押したりするなどして、水深の深い場所へ戻ろうとしたが、北西の風に圧流され、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、上りより下りのときに水位が下がった状況下、下りの南西進中、船長が、上りと同じルートを航行すれば安全に航行できると思い、航行を続けたため、機関が川底の砂を吸い込み、機関を減速などしたところ、北西の風に圧流され、本件浅所に乗り揚げ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"> ・船長は、上りと同じ航路を下る場合も、水位の変化や上る時と川底の見え方の違いがあり得るので、浅瀬の周辺では、速度を落とし、水深計測を行いながら航行すること。