

船舶事故調査報告書

令和6年10月23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6年4月30日 13時45分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港 東播磨港高砂東防波堤灯台から真方位183°90m付近 (概位 北緯34°43.8′ 東経134°47.9′)
事故の概要	貨物船栄隆は、入航中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年5月7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	貨物船 栄隆、498トン
船舶番号、船舶所有者等	140393、白川汽船有限公司
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約83cm（高砂）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、原塩約1,650tを積載（ほぼ満載状態）し、船首約3.36m、船尾約5.00mの喫水で兵庫県姫路港を出航し、東播磨港高砂地区の船だまり内にある岸壁（以下「本件岸壁」という。）で揚げ荷役を行う目的で、東播磨港を約10ノットの対地速力で東進していた。</p> <p>船長は、0.75海里レンジでヘッドアップに設定したレーダー、GPSプロッター及び電子海図装置を作動させて単独で操船に当たり、高砂地区の船だまりの入口（以下「本件入口」という。）に近づいたので減速を始め、本件入口まで約300～400mのところでは微速力前進とし、乗組員を出入港作業配置とした。</p> <p>船長は、本件入口南西付近で、本件入口を北進して通過するように左舵60°を取ったが、本船が左転し始めて間もなく、進路上の海面に黒色の浮子（以下「本件浮子」という。）を認め、本件浮子の海面下に網等が繋がっているかもしれないので、推進器に網等が絡まないよう本件浮子を左舷側に見て通過しようと舵角を左30°に戻した。</p> <p>本船は、船長が本件入口東方に拡がっている浅所（以下「本件浅所」という。）に入らないよう主機を後進にかけたが、本件浮子を回避したものの、後進の影響で船尾が左方に、船首が右方に振れていきながら東方に進出し、船首が東方を向いて停止した。</p> <p>船長は、本件浅所に乗り揚げたことを認め、主機を使用しても本件浅所から離脱できなかったので、自力離礁を断念して船舶代理店にタ</p>

	<p>グボートの手配を依頼し、本船は、来援したタグボートで本件浅所から引き出された後、本件岸壁に着岸した。</p> <p>船長は、着岸作業を終えた後、本事故の発生を118番通報した。</p> <p>船長は、これまで何度も本件岸壁に着岸したことがあったが、本件入口付近で漂流物を見掛けたことがなく、本事故当日も本件入口付近で左舵60°を取って本件入口を通過できると思っていた。</p> <p>船長は、東播磨港高砂灯浮標付近から直進（北進）して本件入口に向かっていけば、本件浮子を認めて回避しても本件浅所に乗り揚げることはなかったと本事故後に思った。</p> <p>瀬戸内海水路誌によれば、東播磨港における入港上の注意として以下の記載がある。</p> <p>高砂地区加古川河口西側の船だまり入口は狭く、加古川河口付近は水深が浅いため、東播磨港高砂西防波堤灯台（略）の南方約0.3Mの東播磨港高砂灯浮標（略）を右に見て入口を確認してから入港する。（以下略）</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、入航中、船長が、本件入口付近で左舵60°を取って本件入口を通過しようとした際、進路上にあった本件浮子を避けることに意識を向けて操船をしたことから、意図していた進路を逸脱し、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、これまで本件入口付近で漂流物を見掛けたことがなかったことから、本件入口付近で左舵60°を取って本件入口を通過しようとしたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、入航中、船長が、本件入口付近で左舵60°を取って本件入口を通過しようとした際、進路上にあった本件浮子を避けることに意識を向けて操船をしたため、意図していた進路を逸脱し、本件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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、入口が狭く付近に浅所の存在する船だまり等に入航する場合、入口付近で大角度で変針することを避け、入口を十分見通せる位置から直進して入航すること。

付図1 推定航行経路図

