

船舶事故調査報告書

令和8年3月25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7年9月27日 17時31分頃
発生場所	阪神港大阪第6区の神崎川河口付近 大阪常吉防波堤灯台から真方位020° 1,450m付近 (概位 北緯34°41.2′ 東経135°24.7′)
事故の概要	貨物船おうらは、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年10月1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 おうら、376トン
船舶番号、船舶所有者等	140590、株式会社おうら
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底にペイント剥離及びシューピースに擦過傷
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、潮高 約1.3m（大阪）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、阪神港大阪第6区の岸壁で、鋼材約779tを積載し、船首約2.5m、船尾約3.5mの喫水で出航し、神崎川を南西進した。</p> <p>船長は、神崎川で操船した経験が約40回あり、神崎川橋付近では同橋アーチ部下方の水面付近が通航可能な水路（以下「本件水路」という。）となっていて、南側の水深が北側の水深よりも浅いことを知っていた。</p> <p>本件水路の幅は約110mで、その中央部付近の水深（ほぼ最低低潮面からの深さ）が約2mである。</p> <p>船長は、約6ノットの対地速力として手動操舵で操船に当たり、ふだんどおり本件水路の北側橋脚に接近して通過した後に右舵を取ろうと思っていたところ、本件水路手前の予定進路上に浮遊物を視認した。</p> <p>船長は、浮遊物の中にロープがあった場合にプロペラに絡まるかもしれないと思い、また、予定進路の少し南側であれば水深は余り変わらず航行可能と思い、予定進路の南側を通過して浮遊物を避けることとした。</p> <p>船長は、浮遊物を避けて本件水路を通過した後、右舵を取ったが、本船の船首が右舷側に傾いたので、左舷船首船底が川底に接触していると思って舵を一旦中央に戻した。</p> <p>船長は、本船の傾きが戻ったので、右転させようと思って再度右舵</p>

を取ったが、舵が効かず、本船は前進を続けて浅所に乗り揚げた。
(図1 参照)

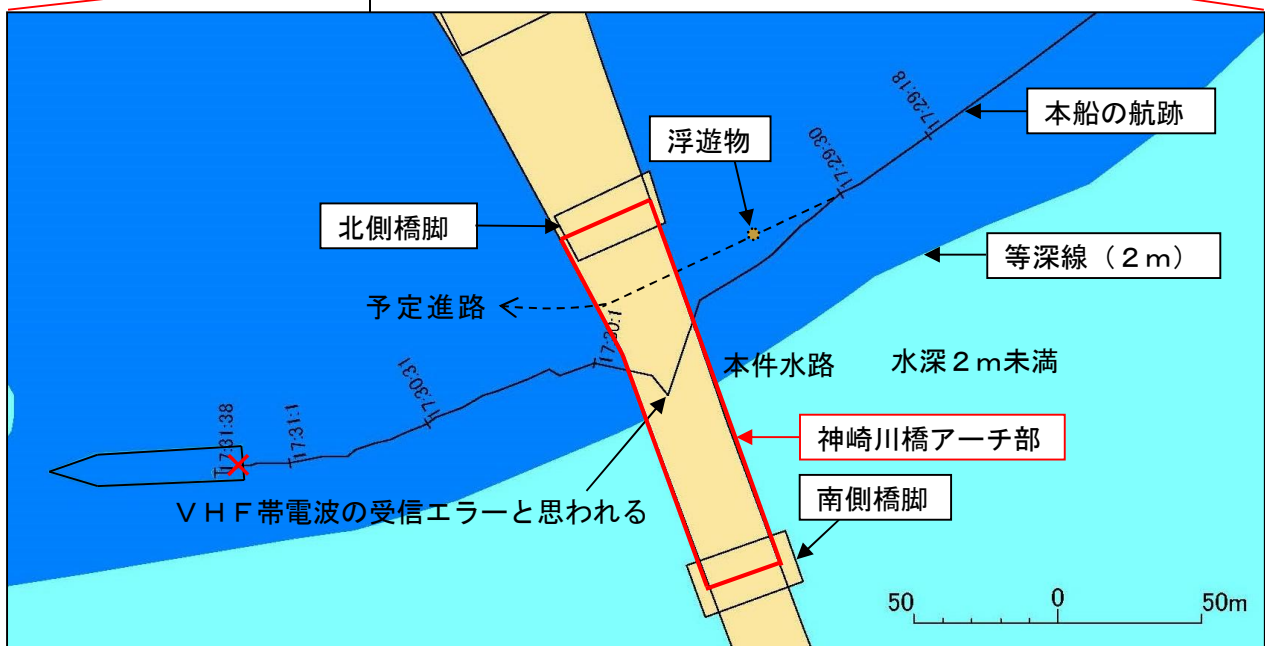
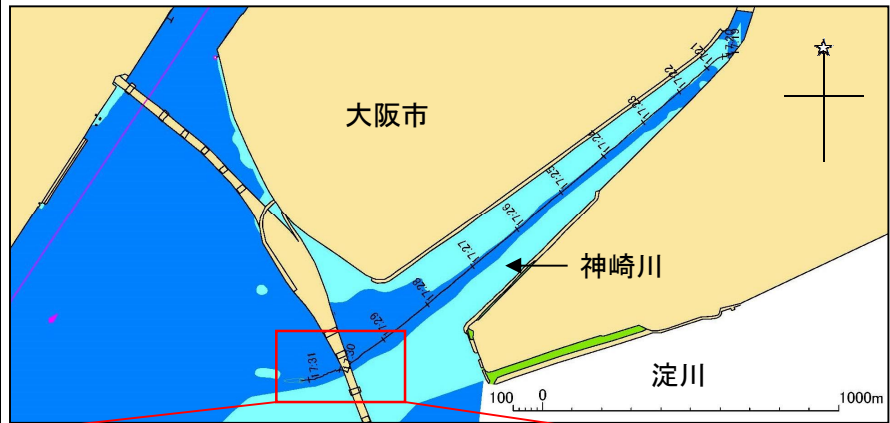


図1 航行経路図

船長は、本事故の発生を船舶所有会社及び運航会社に連絡した。

船長は、潮汐が上げ潮であったので、満潮になるまで離礁作業を続けたが、本船を離礁させることができず、本事故の発生を118番通報した。

本船は、運航会社が手配したタグボートによって引き出され、自力航行で阪神港尼崎西宮芦屋第2区に向かった。

神崎川は淀川水系の一級河川である。第五管区海上保安本部は、淀川河口付近の船舶交通の安全を図るため、次の航行安全指導等を行っている。

淀川に限らず、河口付近は上流からの土砂が堆積するため浅瀬が多くなっており、少しの油断が乗揚げに繋がります。

浅瀬が存在するような場所を航行する際は、必ず海図、潮汐、自船の喫水などを確認するとともに、変針点を見落とすなどの不適切な操

	<p>船により浅瀬に乗り揚げることが無いよう、十分注意して安全に航行しましょう。</p>
分析	<p>本船は、神崎川河口付近の本件水路を航行中、予定進路の南側の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件水路手前の予定進路上に浮遊物を視認したが、その中にロープのプロペラへの絡索の原因になる物が含まれている可能性を考慮し、予定進路の南側を通過することによって浮遊物を避けようとしたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件水路では南側の水深が北側の水深よりも浅いことは認識していたが、正確な水深の状況を知らないまま、予定進路の少し南側であれば航行可能と臆断し、予定進路の南側を通過することとしたものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、船首喫水が約2.5m、船尾喫水が約3.5mであったことから、水深が約2.5～3.5m未満の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本件水路は、河口付近にあることから、上流からの土砂の堆積等によって水深が浅くなっていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件水路を航行中、船長が浮遊物を避けようとして予定進路の南側を航行させたため、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及び被害の軽減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"> ・河口付近では、上流からの土砂によって水深が変化しやすいことから、河口付近を操船する船長は、潮汐、自船の喫水を勘案しつつ、水深が浅い海域から安全な距離を取ること。 ・船長は、船舶事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。