

船舶事故等調査報告書

平成26年11月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|--|
| 事故等番号 | 2014神第63号 |
| 事故等種類 | 座洲 |
| 発生日時 | 平成26年5月1日 20時00分ごろ |
| 発生場所 | 阪神港大阪第6区の神崎川河口 大阪府大阪市所在の大阪常吉防波堤灯台から真方位023° 1,460m 付近 (概位 北緯34° 41.2' 東経135° 24.7') |
| 事故等調査の経過 | 平成26年5月22日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 | 貨物船 第一大高丸、363トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 134923、有限会社越智海運 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、五級海技士（航海） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | なし |
| 事故等の経過 | <p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、大阪市西淀川区の製鉄会社の専用岸壁において、線材約905tを積載し、船首約2.90m、船尾約3.25mの喫水で、平成26年5月1日19時50分ごろ出発した。</p> <p>本船は、神崎川を河口に向け、神崎川橋橋梁灯（C2灯）を船首目標として南西進し、神崎川橋を通過した直後、20時00分ごろ座洲した。</p> <p>船長は、離洲を試みたものの、自力での離洲を諦め、救助を要請し、5月3日21時15分ごろ来援した船舶の支援を受けて離洲した。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期、潮高 約143cm</p> |
| その他の事項 | <p>本船は、1か月に約5～6回本インシデント発生海域を航行しており、過去に本インシデント発生場所付近で船底が接触したことがあったので、船長は、海図に記載された水深よりも浅くなっていることを感じていた。</p> <p>船長は、神崎川を河口に向けて航行するに当たり、長年の航行経験から、右舷側が浅くなっていると認識しており、神崎川橋を通過後、右に変針して中島川第6号灯浮標へ向ける予定であったが、右転が遅れた。</p> <p>一等航海士は、平成25年10月の台風以降、本インシデント発生</p> |

| | |
|--|---|
| | 場所付近を航行する船舶が船底を接触していることを知っていた。 |
| 分析 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 | あり なし なし 本船は、阪神港大阪第6区の神崎川河口付近を南西進中、船長が、神崎川橋を通過した後、右転する際、右転時機が適切でなかったことから、浅所へ接近することとなり、浅所に座洲したものと考えられる。 |
| 原因 | 本インシデントは、夜間、本船が、阪神港大阪第6区の神崎川河口付近を南西進中、船長が、神崎川橋を通過した後、右転する際、右転時機が適切でなかったため、浅所へ接近することとなり、浅所に座洲したことにより発生したものと考えられる。 |
| 参考 | 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。 <ul style="list-style-type: none"> ・レーダー、GPSプロッターなどを用いて本船の位置を正確に把握し、舵の操作を適切な時機に行うこと。 ・川底に土砂、泥等が堆積して水深が浅くなっているおそれがあることを知っている場合、積荷量を減らすなどし、喫水を浅くして航行することが望ましい。 |