

船舶事故等調査報告書

平成26年1月30日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013神第139号
事故等種類	座洲
発生日時	平成25年9月16日 18時10分ごろ
発生場所	阪神港大阪第6区 大阪府大阪市所在の大阪常吉防波堤灯台から真方位020° 1, 420m付近 (概位 北緯34° 41.2′ 東経135° 24.7′)
事故等調査の経過	平成25年9月24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 第十八三幸丸 ^{さんこう} 、402トン
船舶番号、船舶所有者等	131511、有限会社三幸海運
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4人が乗り組み、鋼製線材約1,100tを積み、船首約2.90m、船尾約3.35mの喫水により、大阪市西淀川区所在の製鉄所の岸壁を出発し、前日の豪雨の影響で川に多量のごみが流れている状況下、阪神港大阪第6区の川に沿った航路を南西進していた。</p> <p>本船は、船橋の主機監視盤で冷却水温度上昇の警報が鳴っており、船長は、冷却海水系統の吸入口にごみ等を吸い込み、冷却水の供給量が減少しているものと思った。</p> <p>船長は、船首方の高速道路の高架橋下に浮遊物の塊を発見し、ふだんであれば同高架橋を通過後すぐに右転していたが、浮遊物の塊を避けようとして直進したところ、平成25年9月16日18時10分ごろ行きあしが低下して間もなく浅瀬に座洲した。</p> <p>本船は、満潮時を過ぎており、自力では離礁できないと判断して投錨し、17日の満潮時に引船を手配して離礁作業を行ったものの、船体に動きが見られず、18日の満潮時に別の大型の引船を手配して離礁作業を行い、04時50分ごろ離礁を完了した。</p> <p>本船は、本インシデント発生場所付近に濁りと流れがあったため、大阪市大正区の鶴浜岸壁に移動し、ダイバーによる船底の点検と冷却海水系統の吸入口の掃除を行い、航行に問題がないことを確認して17時ごろ出発した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好

	海象：海上 平穏、潮汐 高潮期
その他の事項	<p>船長は、冷却海水システムの温度上昇警報が鳴っている状況を認め、これ以上ごみを吸い込めば、主機が運転できなくなるかもしれないと思っていた。</p> <p>本インシデント発生場所付近は、航路を外れれば、浅瀬が拡張していた。</p> <p>本船は、ふだん、貨物を積載した状態で満潮時に出航していた。</p> <p>本インシデント当時、本来の船長は休暇中であり、一等航海士が船長の代行をしていた。</p>
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	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、本インシデント前日の豪雨の影響で川に多量のごみが流れている状況下、阪神港大阪第6区の川に沿った航路を南西進中、高速道路の高架橋下にたまった浮遊物の塊を避けようとし、航路を外れて直進したことから、浅瀬に座洲したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、本インシデント前日の豪雨の影響で川に多量のごみが流れている状況下、阪神港大阪第6区の川に沿った航路を南西進中、高速道路の高架橋下にたまった浮遊物の塊を避けようとし、航路を外れて直進したため、浅瀬に座洲したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・航路に多量のごみが流れていることを認めた場合は、海水システムにごみを吸い込んで航行不能となる虞があるので、出発を見合わせる。