

船舶事故等調査報告書

平成26年8月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014神第45号
事故等種類	座洲
発生日時	平成26年4月3日 12時20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330° 360m 付近 (概位 北緯34° 40.6′ 東経135° 24.2′)
事故等調査の経過	平成26年4月23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	油タンカー 第十七大洋丸、99トン
船舶番号、船舶所有者等	131724、大洋石油株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、六級海技士（航海） 機関長、四級海技士（機関）（履歴限定、機関限定）、四級海技士（航海）（履歴限定）
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長及び機関長が乗り組み、兵庫県^{あまがさき}尼崎市東海岸町の南東方沖（以下「本件目的地」という。）へ向けて大阪市此花区^{このはな}の此花大橋の南方を北進中、機関長が、食事を終えて昇橋し、操舵を船長と交代した。</p> <p>船長は、操舵室後方の長椅子に腰を掛け、食事をとりながら、船首方を向いて操船指揮を行い、阪神港大阪第6区に入り、此花大橋の北西方約700mの常吉大橋を通過し終え、食事を終えた頃、機関長から本件目的地付近に給油を行う船（以下「目的船」という。）が待機していることを聞いた後、冷蔵庫に水容器を片付けるために船橋を離れた。</p> <p>本船は、大阪常吉防波堤灯台と大阪北港北灯台との間（以下「大阪北港北口」という。）を通過し、機関長が、目的船へ向け、手動操舵で約9ノットの対地速力で北進中、左右の景色を見て速力が落ちてきたことを感じた約1～2分後、平成26年4月3日12時20分ごろ本船が停止した。</p> <p>船長は、階下に降りて約2～3分後、昇橋するために階段を上がっていたところ、周囲の景色を見て本船の速力が落ちていることを感じ、急いで昇橋し、操舵を代わったものの、本船が停止していることに気づき、機関を中立とした。</p>

	<p>船長は、機関を前後進にかけて離洲を試みたが、船尾にプロペラからの水流を認めたものの、船首及び船尾が左右に振れるだけであり、前後進しないことを認め、船底中央部が座洲したものと思い、直ちにA社の担当者へ電話を掛けてタグボートを要請した。</p> <p>本船は、A社担当者の要請で到着したタグボートによって離洲作業が行われたが、離洲できず、潮が変わるまで待機することとした。</p> <p>本船は、18時30分ごろ、自力で離洲し、係留場所へ向かった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約65cm（大阪）</p>
その他の事項	<p>本船は、本インシデント当日、A重油約100kl及びC重油約133klを積載し、船首約1.9m、船尾約3.0mの喫水で係留場所を出発した。</p> <p>機関長は、平成26年2月に初めて本船に乗船し、大阪北港北口から本件目的地付近へ自らが操舵して航行したことがなかったが、船長から本インシデント発生場所付近の水深が浅くなっていることを聞いたことがあった。</p> <p>船長は、大阪北港北口から本件目的地付近へ向かう場合、本船の船首を阪神港大阪第6区の中島川第6号灯浮標に向け、沖側（西側）を航行するようにしていた。</p> <p>本船は、阪神港大阪区を中心に神戸区～阪南港（岸和田）にかけての他船への給油業務に従事しており、航行範囲の海図を備えていた。</p> <p>本インシデント発生場所付近の底質は、泥であった。</p> <p>本船には、GPSプロッターはなかった。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、阪神港大阪第6区を航行中、船長が、操船指揮を行い、機関長を操舵に就けており、船橋を離れる際、大阪北港北口通過後の航行方法を機関長に指示していなかったことから、機関長が目的船へ向首し、水深の浅い水域へ向けて航行することとなり、浅所に座洲したものと考えられる。</p> <p>機関長は、大阪北港北口から本件目的地付近へ自らが操舵して航行することが初めてであったことから、本インシデント発生海域の水深を把握しておらず、また、常吉大橋を通過し終えた頃、目的船を認めたことから、目的船へ向首して航行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、阪神港大阪第6区を航行中、船長が、操船指揮を行い、機関長を操舵に就けており、船橋を離れる際、大阪北港北口通過後の航行方法を機関長に指示していなかったため、機関長が目的船へ向首し、水深の浅い水域へ向けて航行することとなり、</p>

	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">・ 操船者が船橋を離れる場合は、操舵を行う者に航行方法を指示すること。・ 事前に海図を見て水深の浅い水域を把握しておくこと。