

船舶インシデント調査報告書

令和4年10月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	座洲
発生日時	令和4年2月24日 08時10分ごろ
発生場所	阪神港大阪第6区の神崎川河口 大阪常吉防波堤灯台から真方位023° 1,510m付近 (概位 北緯34° 41.2' 東経135° 24.7')
インシデントの概要	貨物船第十八三幸丸は、西南西進中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和4年3月16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 第十八三幸丸、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、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮高 約1m（大阪）
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、阪神港大阪第6区の私設岸壁で、線材等約690tを積載し、船首約2.65m、船尾約3.00mの喫水で出航し、神崎川に沿った水路（以下「本件水路」という。）を南西進した。</p> <p>船長は、幾度も本件水路を航行した経験があることから目視で航行できると思い、‘阪神高速道路の神崎川橋梁’（以下「本件橋梁」という。）の手前で針路を右に転じて西南西進を続けていたところ、本船が、本件橋梁を通過した後、浅所に座洲した。</p> <p>海図W1107（阪神港尼崎西宮芦屋）によれば、本件水路の可航幅（水深2m以上）は、約40～200mであった。</p> <p>船長は、予定針路の東方寄りを航行してしまったと本インシデント後に思った。</p>
分析	本船は、潮高約1mの状況下、本件水路を南西進中、船長が、幾度も本件水路を航行した経験から目視のみにより右舵を取って西南西進を続けたことから、予定針路の東方寄りを航行していることに気付かず、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、本船が、潮高約1mの状況下、本件水路を南西進中、船長が、幾度も本件水路を航行した経験から目視のみにより右舵を取って西南西進を続けたため、予定針路の東方寄りを航行していることに気付かず、浅所に座洲したものと考えられる。
再発防止策	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。

- ・ 浅所が多い海域を航行する場合、慣れた海域であってもGPSプロッター等の航海計器を適切に活用し、船位を確認して航行すること。