

船舶事故調査報告書

令和6年10月23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6年2月3日 18時40分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市弁天島西方沖 島ヶ崎灯台から真方位331° 430m付近 (概位 北緯34° 30.7' 東経136° 50.6')
事故の概要	貨物船北生は、東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年2月14日、主管調査官（横浜事務所）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 北生、498トン
船舶番号、船舶所有者等	136393、北生物流株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 機関長、五級（機関）（機関限定）、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 低潮時 日没時刻：17時23分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか4人が乗り組み、^{こうさい}鉾津（鉾石から金属を還元・精錬する際などに、特定の成分が溶融・分離してできたもの）約1,350tを積載し、機関長が単独の船橋当直につき、手動操舵により約11ノットの対地速力で桃取水道を東進していた。</p> <p>本船は、六級海技士（航海）の免状を有する機関長が18時30分ごろ、前直の航海士から当直を引き継いだ際、本船の正確な位置の報告を受けていなかったため、船位を把握しようとレーダーを1.5海里（M）レンジ及びGPSプロッターを6Mレンジとして船位の確認を行いながら東進を続けていたところ、弁天島西方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関長から報告を受けて乗り揚げたことを知り、昇橋して離礁を試みたものの離礁できず、A社が手配したタグボートによって引き出された。</p> <p>機関長は、ふだんから本船の正確な位置を前直者から引き継がずに操船に当たっており、本事故当時、当直交替後に船位の確認に意識を向けており、変針予定場所を通過したことに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>機関長は、本事故発生場所付近を単独で航行する経験が年に約10回あり、浅所の存在を知っており、慣れた海域であったので、レー</p>

	<p>ダー及びGPSプロッターに水深を表示させていなかった。</p> <p>機関長は、機関部として雇い入れられていた。</p> <p>船長は、機関長が本事故発生場所付近の通航経験があるので、甲板部の当直を任せていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.3m、船尾約4.8mであった。</p>
分析	<p>本事故は、本船が、弁天島西方沖を東進中、当直交替後の機関長が、船位の確認に意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、変針予定場所を通過したことに気付かず、同島西方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>機関長は、ふだんから本船の正確な位置を前直者から引き継がずに操船に当たっていたことから、前直者から船位の確認をしないで当直を交替したのものと考えられる。</p> <p>船長は、機関長が本事故発生場所付近の通航経験があったことから、操船を任せていたが、機関部として雇い入れられていたので甲板部の当直をさせてはならなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、弁天島西方沖を東進中、当直交替後の機関長が、船位の確認に意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、変針予定場所を通過したことに気付かず、同島西方沖の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"> ・ 船橋当直者は、船橋当直交替時、自船の位置、針路速力、周囲の航行船舶の状況等について引継ぎを受けること。 ・ 船長は、船橋当直者に対し、当直交替時の引継ぎを適切に行うよう指導すること。 ・ 船長は、機関部として雇い入れられている者に甲板部の当直をさせないこと。