

船舶事故調査報告書

令和6年4月24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5年10月12日 02時31分ごろ
発生場所	兵庫県赤穂市赤穂港港界付近 赤穂御埼灯台から真方位270° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 43.8′ 東経134° 22.2′）
事故の概要	貨物船ながとは、北北東進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和5年10月12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 ながと、288トン
船舶番号、船舶所有者等	142379、有限会社相津海運、岩国海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約88cm（赤穂）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、赤穂港赤穂公共物揚場（以下「本件岸壁」という。）で荷揚げする目的で、GPSプロッターを作動させ、船長が単独で手動操舵により約9.0ノットの対地速力で北進していた。</p> <p>本件岸壁は、南西に開いた河口の左岸にあり、河口両岸には防波堤が築造されており、船長は、右舷船首方の河口左岸防波堤（以下「本件防波堤」という。）の先端から距離を隔てて入航することとし、河口沖の赤穂第3号灯浮標及び赤穂第4号灯浮標の間を通過した後、主機を停止して北北東進を始めた。</p> <p>船長は、本件岸壁の西南西方沖に達し、本件岸壁に向けて右転しようとしたところ、本船が浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げ、急激に減速して停止した。</p> <p>船長は、乗揚直後に備讃瀬戸海上交通センターから連絡を受け、本件浅所に乗り揚げた旨を通報した。</p> <p>本船は、満潮に合わせて自力離礁し、本件岸壁に着岸した。</p> <p>船長は、赤穂港への入航が初めてであり、同港に入航経験がある船員から、本件岸壁近くに水深が浅い場所があることを聞いていたが、瀬戸内海の港口付近は水深が約5m以上であることが多かったため、赤穂港港口付近も約5m以上の水深があると思い、水路調査を行っていなかった。</p> <p>本船のGPSプロッターは、本事故発生場所付近の水深が表示さ</p>

	<p>れ、本件浅所を確認することができたが、船長は、本件防波堤の先端に設置された簡易標識灯（赤色点滅灯）と対岸の簡易標識灯（緑色点滅灯）を目視により船首目標として航行していた。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.0m、船尾約3.6mであった。</p> <p>海図W111赤穂港（平成20年4月17日刊行）によれば、本件岸壁までの間に水深2m以上5m未満の水域（長さ約500m、幅約100m）が可航水域として掘り下げられており、港界付近では同水域の幅が約70mと狭くなっており、可航水域の両側には、水深5m未満で底質が砂及び泥の浅所が広がっている。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、本件岸壁に向けて北北東進中、船長が、事前に水路調査を行わず、本件岸壁の西南西方から入航したことから、可航水域を外れていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件岸壁近くに浅所があると聞いていたが、過去の経験から瀬戸内海の港口付近は水深が約5m以上あるので、赤穂港港口付近も約5m以上の水深があると思っていたことから、水路調査を行わなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、本件岸壁に向けて北北東進中、船長が、事前に水路調査を行わず、本件岸壁の西南西方から入航したため、可航水域を外れていることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・ 船長は、入港経験のない港へ入る際は、あらかじめ海図等で港内の水深を調査し、入航針路、航進目標、避険線を設定するとともに、GPSプロッター等を使用して船位を確認しながら航行すること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

