

## 船舶事故調査報告書

令和7年2月12日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年1月19日 06時31分ごろ
発生場所	富山県伏木富山港外港 富山東防波堤灯台から真方位083°980m付近 (概位 北緯36°46.0′ 東経137°14.3′)
事故の概要	貨物船DONG YUは、右旋回中、浅所に乗り揚げた。 DONG YUは、浅所に乗揚後、走錨して護岸堤に乗り揚げ、船体が傾き波を受けて機関室等に浸水した。
事故調査の経過	令和6年1月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 DONG YU（パナマ共和国籍）、2,962トン 9575369（IMO番号）、PAN-PACIFIC INVESTMENT MANAGEMENT CO., LIMITED 96.50m×15.80m×7.40m、鋼 ディーゼル機関、1,765kW、2009年1月
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 46歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 航海士A（インドネシア共和国籍） 32歳 締約国資格受有者承認証 二等航海士（パナマ共和国発給）
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷等を生じた可能性があるものの、損傷状況については不詳
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5～6、視界 良好 海象：うねり 波向北東、波高約1.0～1.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約8cm（富山） 日出時刻：07時01分ごろ (1) 観測値 本事故発生場所の西北西方約9.2海里（M）に位置する伏木特別地域気象観測所における風向・風速の観測値は、次のとおりであった。

日付	時刻 (時：分)	風向・風速 (m/s)			
		平均		最大瞬間	
1月19日	06:00	北北東	7.0	北北東	11.6
	06:10	北北東	6.5	北北東	11.8
	06:20	北北東	6.8	北北東	11.8
	06:30	北北東	7.5	北北東	10.5

(2) 気象注意報の発表状況  
富山県富山市には、1月19日04時12分に波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。

(3) 乗組員の観測  
天気 曇り、風向 北東、風力 5～6  
海上 波高 約1.5m

事故の経過

本船は、船長及び航海士Aほか11人（中華人民共和国籍7人、インドネシア共和国籍3人、ミャンマー連邦共和国籍1人）が乗り組み、融雪剤約5,000tを積載し、令和6年1月13日17時20分ごろ、伏木富山港外港の検疫錨地（以下「本件錨地」という。）に向けて大韓民国釜山港を出航した。

本船は、19日00時43分ごろ本件錨地に到着し、07時00分に開始予定の伏木富山港富山区8番公共岸壁での揚げ荷役作業に備えて防波堤東端から北方600m付近に錨泊した。

本船は、06時20分ごろ、船長が船橋指揮に、航海士Aが操舵スタンドの前で操舵に、他の乗組員が入港配置にそれぞれつき、法定灯火を表示してレーダー2台（3Mレンジ及び9Mレンジ）及びGPSプロッターを作動させ、抜錨して8番公共岸壁に向けて航行を開始した。

船長は、左旋回して富山航路に向かう予定であったが、抜錨時、本船の船首が050°（真方位、以下同じ。）に向けた状態であり、また、北西方に錨泊船が1隻いて北東風が吹いていたので、左旋回してその錨泊船の北方を回ると揚げ荷役開始予定時刻に遅れると思い、本件錨地の南方に浅所があることを知っていたが、本件錨地内を右旋回して富山航路に向かうこととした。（図1参照）

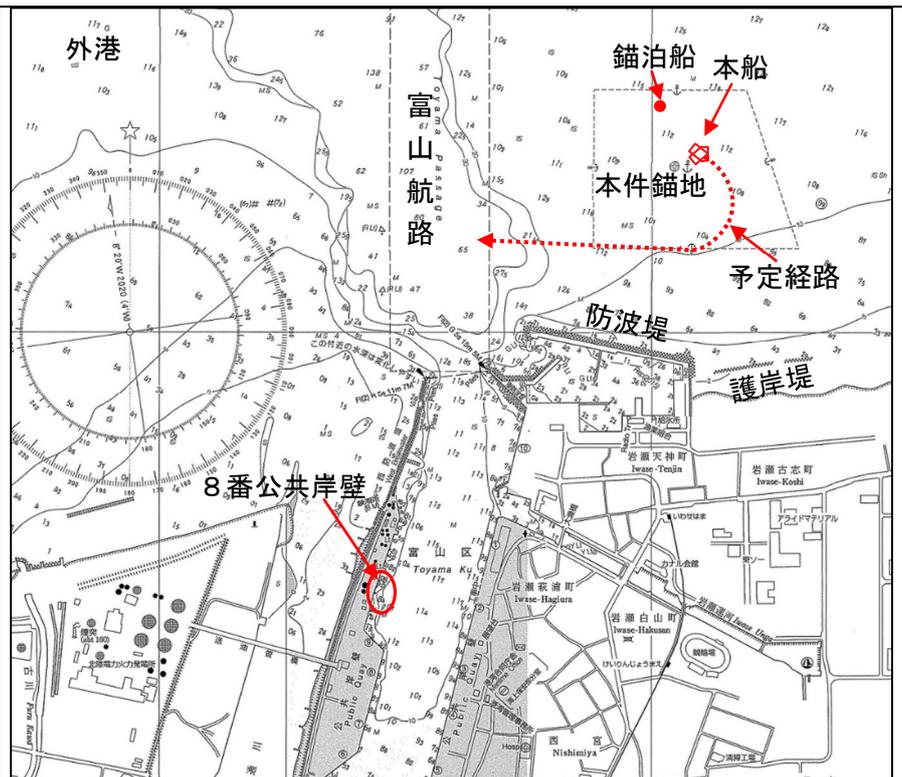


図1 船長の計画した予定経路（海図W1162A）

船長は、抜錨後、一旦後進して船首を約130～140°に向けて右旋回を始めれば富山航路に向かうことができると思い、GPSプロッター等で船位を確認することなく、街の灯りを目視しながら右旋回中、船首配置の乗組員から護岸堤に近い旨の報告を受けて間もなく、06時31分ごろ本船が停止した。

船長は、本船が前進しなくなったことを認めたが、船尾を左右に振ることができたので、離礁しようと航海士Aに舵を左右に切るよう指示していたところ、本船は、06時41分ごろ、風及び風浪に圧流されて船首が東方に向いた状態で富山市岩瀬浜沖約200mの浅所（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。

船長は、船舶管理会社及び日本船舶総代理店に本事故の発生を報告し、VHF無線電話で海上保安庁に通報した。

海上保安庁は、ヘリコプターから機動救難士2人を本船に降下させ、船体に破口等の損傷や浸水、周囲への油の流出がないこと及び乗組員に体調不良者がいないことを確認後、船長に対して、錨を投下して船体流出防止策を講じるように指導した。

本船は、荒天により船底調査を行うことができなかったが、乗組員が確認したところ、船体に顕著な損傷は認められなかった。

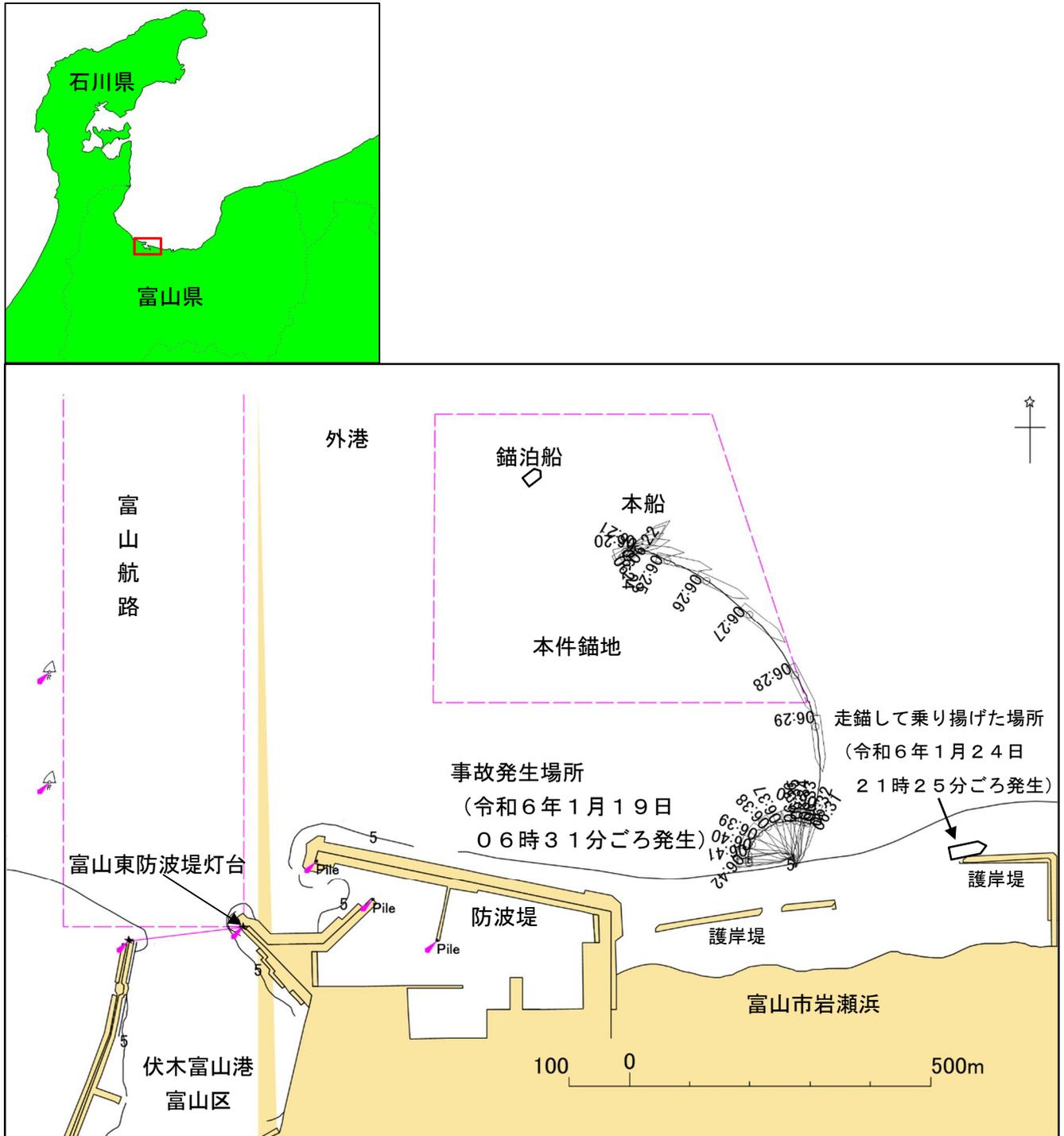
船長は、本船周辺の水深を計測したところ、船首部が左約6.1m・右約6.0m、中央部が左約6.0m・右約5.9m、船尾部が左約5.9m・右約5.8mであり、両舷錨を投下して錨鎖を共に1節伸出して錨泊し、20日に天候が荒れる場合に備えて左舷錨鎖を2.5

	<p>節、右舷錨鎖を2節にそれぞれ伸出した。</p> <p>本船は、24日10時50分ごろ、左右の錨を水中にある状態にまで引き上げ、日本船舶総代理店が手配したタグボートにより本件浅所から引き出し中、荒天によりえい航索が破断して引き出し作業が中断され、左舷錨鎖を2.5節、右舷錨鎖を1.5節それぞれ伸出して錨泊した。</p> <p>本船は、その後荒天が続く中、風及び風浪を受けて本件浅所から走錨し、21時25分ごろ、東方約200mの護岸堤に右舷中央部が乗り揚げ、左舷側に約10°傾斜した。</p> <p>海上保安庁は、25日09時00分ごろ、巡視船により、船体状況及び油の流出状況を確認したところ、船体に顕著な損傷及び周囲への油の流出は認められず、乗組員に体調不良者がいないことを確認した。</p> <p>本船は、11時00分ごろ波が打ち込んで居室、機関室等が浸水し発電機が停止した。</p> <p>船長は、11時20分ごろ海上保安庁に救助を要請し、荒天のため災害救助要請を受けて来援した航空自衛隊のヘリコプターにより、乗組員全員が救助されて小松空港に搬送された。</p> <p>本船は、6月25日サルベージ会社により引き揚げられ、タグボートにより伏木富山港富山区公共岸壁へえい航された後、廃船処理された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真1 本船(乗揚直後)、写真2 本船(走錨後) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約5.82m、船尾約6.20mであった。</p> <p>本船の最大積載量は、約5,200tであり、本事故当時、ほぼ満載状態であった。</p> <p>船長は、他船による富山区への入港経験が2回あり、本件錨地で錨泊したこともあったが、本船による同区への入港及び夜間の本件錨地での錨泊は、本事故当日が初めてであった。</p> <p>船長は、現地代理店担当者から、8番公共岸壁での次の船の荷役作業の予定が決まっていると聞いていて、荷役作業開始予定時刻に遅れてはいけないという思いがあった。</p> <p>船長は、錨泊時に北東の風が強く波が高いことを認めており、一旦後進して船首を約130～140°に向けて右旋回を開始すれば、本件錨地内で旋回して富山航路に向かうことができると考えていたが、本船が満載状態であり、また、予想以上に北東からの風が強く波が高かったため、本船が風及び風浪を受けて本件錨地の南方に圧流されてしまったと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、船長の指示どおりに本件錨地内を右旋回して富山航路に向かうことができると思い操舵していたところ、予想以上に風が強</p>

	<p>く波も高かったので、本船が本件錨地の南方に圧流されてしまったと本事故後に思った。</p> <p>本船には、海図W1162A（伏木富山港富山）が備えられていた。</p> <p>海上保安庁刊行の本州北西岸水路誌（令和4年3月刊行）によれば、本件錨地の錨泊上の注意について、次のとおり記載されている。</p> <p>検疫錨地（36°46.3′N 137°14.0′E）付近は、北東の風が連吹する際には、走錨の恐れがあり錨泊には適さない。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、波浪注意報が発表され、風力5～6の北東風が吹く状況下、伏木富山港内において、本件錨地を抜錨し、右旋回して富山航路に向かっている際、船長が、GPSプロッター等で船位を確認しなかったことから、風及び風浪を受けて本件錨地の南方に船体が圧流さ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、抜錨時、本船の船首が050°に向いた状態であり、北西方にいた錨泊船の北方を左旋回して回ると揚げ荷役開始予定時刻に遅れると思ったことから、本件錨地内を右旋回したのと考えられる。</p> <p>船長は、右旋回を開始する前に一旦本船を後進させて船首を約130～140°に向けたことから、本件錨地内で右旋回して富山航路に向かうことができると思い、その後、GPSプロッター等で船位を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、満載状態であり、また、船長の予想以上に北東からの風が強く波が高かったことから、右旋回中、風及び風浪を受けて本件錨地の南方に圧流されたものと考えられる。</p> <p>本船は、本件浅所に乗揚後も荒天が続いたことから、本件浅所からの引き出しは困難であったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、波浪注意報が発表され、風力5～6の北東風が吹く状況下、伏木富山港内において、本船が、本件錨地を抜錨し、右旋回して富山航路に向かっている際、船長が、GPSプロッター等で船位を確認しなかったため、風及び風浪を受けて本件錨地の南方に船体が圧流さ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、強風時に抜錨する際には、抜錨直後に船体が風や風浪によって圧流されることを考慮するとともに、錨位と陸岸や浅瀬までの距離が近い場合は、自船の位置を確認しながら、操船に当</li> </ul>

たること。

付図1 航行経路図



付図1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位 <sup>※</sup>		対地針路 <sup>※</sup> (°)	船首方位 <sup>※</sup> (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
06:01:11	36-46-14.6	137-14-01.8	338.1	056	0.4
06:05:15	36-46-14.9	137-14-01.6	134.7	056	0.7
06:10:04	36-46-15.4	137-14-02.8	042.1	053	0.5
06:15:05	36-46-16.2	137-14-04.9	129.1	060	0.4
06:20:00	36-46-16.6	137-14-06.3	253.6	050	0.4
06:21:02	36-46-16.4	137-14-06.1	194.7	051	0.7
06:22:05	36-46-16.3	137-14-05.6	338.2	061	0.7
06:23:05	36-46-16.5	137-14-05.7	088.8	075	0.3
06:24:00	36-46-16.7	137-14-06.6	111.8	095	1.3
06:25:02	36-46-16.0	137-14-08.5	134.8	103	2.0
06:26:04	36-46-15.0	137-14-11.1	119.3	116	2.4
06:27:05	36-46-13.1	137-14-14.0	146.3	130	3.0
06:28:15	36-46-09.8	137-14-17.1	153.7	152	3.8
06:29:02	36-46-07.0	137-14-18.4	158.4	172	4.3
06:30:02	36-46-02.4	137-14-18.3	198.3	200	4.1
06:31:05	36-46-01.8	137-14-18.0	263.9	198	0.4
06:32:15	36-46-01.8	137-14-17.7	284.0	192	0.4
06:33:05	36-46-01.9	137-14-17.4	287.9	187	0.5
06:24:05	36-46-01.9	137-14-17.1	277.9	180	0.5
06:35:15	36-46-01.9	137-14-16.5	261.5	169	0.9
06:36:02	36-46-01.8	137-14-16.1	254.4	159	0.4
06:37:05	36-46-01.6	137-14-15.3	242.1	144	0.5
06:38:05	36-46-01.2	137-14-14.7	219.9	128	1.1
06:39:03	36-46-00.6	137-14-14.2	205.5	110	1.4
06:40:04	36-46-00.0	137-14-13.9	189.8	094	1.2
06:41:04	36-45-59.8	137-14-13.9	171.9	087	0.7

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から78m、船尾から19m、左舷から10m、右舷から6mであった。また、船首方位及び対地針路は真方位である。

写真1 本船（乗揚直後）



海上保安庁提供

写真2 本船（走錨後）

