

船舶インシデント調査報告書

平成24年10月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

インシデント種類	座洲
発生日時	平成24年2月6日 06時38分ごろ
発生場所	福井県福井港福井区 福井県坂井市所在の福井北防波堤灯台から真方位278° 300m 付近 (概位 北緯36° 12.1′ 東経136° 06.9′)
インシデント調査の経過	平成24年2月6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）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が所在不明のため行わなかった。
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 ^{マウント アカボシ} MOUNT AKABOSHI（パナマ共和国籍）、9,585トン 9311244（IMO番号）、Ocean Red Star Shipping S.A. 120.00m×21.20m×14.30m、鋼 ディーゼル機関、3,898kW、2004年
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍） 男性 59歳 締約国資格受有者承認証（パナマ共和国政府発給） 交付年月日 2011年9月19日 (2016年1月27日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長ほか16人（乗組員全員がフィリピン共和国籍）が乗り組み、アルミニウムインゴット約10,075tを積載し、中華人民共和国特別行政区香港から福井港沖へ到着したのち、福井南防波堤灯台の西方沖で入港時間調整のために錨泊していたが、船長が操船の指揮を執り、平成24年2月6日06時10分ごろ抜錨して乗組員を入港配置に就け、機関を極微速力前進にかけて約3.3ノットの対地速力で手動操舵により福井港北第3号岸壁に向かった。 船長は、海図W1184（福井港）に記入していた約174°（真方位、以下同じ。）の予定針路線上を航行することになっていたところ、06時32分ごろ福井南防波堤灯台の東方約150mを通過して船首が約170°を向いたとき、左舷船首方1,000m付近にタンカーが錨泊していたほか、前路に数隻の釣り船（ミニボートなど）を

	<p>視認したので、これらの船舶を避けようとして予定針路線よりも左方（東方）を向ける約165°の針路（対地針路、以下同じ。）で航行した。</p> <p>船長は、海図上に設定していた避険線に接近していることに気付かずに南南東進中、06時38分ごろ、福井北防波堤灯台から278°300m付近において、浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、代理店に乗揚発生を通報し、同代理店が、07時55分ごろ海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、タグボートの支援により11時57分ごろ離礁し、福井港北第3号岸壁に着岸した。</p> <p>本船は、着岸後、船底の損傷状況を調査したところ、損傷はなかった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約-4cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成23年8月26日に本船の船長として乗船し、福井港への入港経験が6回あり、代理店から港内の資料を提供され、福井港福井区の北防波堤付近に浅所が存在するので、南防波堤寄りを航行した方がよいことを知っていた。</p> <p>本船の海図W1184には、南防波堤の東方の約180mの所に水深9mの地点（本インシデント発生場所）を通る南防波堤に平行な約174°の避険線が記入されていたほか、南防波堤と避険線との間の中央より少し南防波堤寄りに約174°の予定針路線が記入されていた。また、本船の乗揚場所が、同避険線上に記入されていた。</p> <p>船長は、本インシデント発生後、一等航海士に本船付近の測深をさせたところ、右舷側が約8.6mであり、最も浅い所が約8.3mであった。</p> <p>本船の喫水は、船首約7.76m、船尾約9.01mであった。</p> <p>福井港は、九頭竜川河口の南側に位置し、港内に土砂が堆積して水深が変化するので、港湾管理者である福井県は、毎年、しゅん濶工事を行っていた。</p> <p>海上保安庁刊行の水路誌には、福井港福井区への入港上の注意事項として次のとおり記載されていた。</p> <p>福井港福井区に入港する場合は、北防波堤入口付近の水深は変化しやすく、海図より浅くなっている所があるので、喫水の深い船は、できるだけ南防波堤に寄って航行したほうがよい。</p> <p>第八管区海上保安本部では、平成23年3月4日刊行の第八管区水路通報第9号により、次のとおり浅所の存在を情報提供していた。</p> <p>福井港福井区の下記位置に浅所が存在する。</p> <p>(1) 北緯36°12′02.0″ 東経136°07′02.2″ (水深 約3.9m)</p>

	(2) 北緯36° 11' 59.3" 東経134° 06' 59.3" (水深 約8.1m)
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	あり なし なし 本船は、福井港福井区の南防波堤東方を南南東進中、船長が、前路で釣りをしていた小型船舶などを避けようとして予定針路線よりも東方を航行した際、船位を確認していなかったことから、浅所に接近して航行し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、福井港福井区の南防波堤東方を南南東進中、船長が、前路の小型船舶などを避けようとして予定針路線よりも東方を航行した際、船位を確認していなかったため、浅所に接近して航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
参考	本インシデント後（平成24年6月12日現在）海事関係者をメンバーとする福井港航行安全対策会議を開催し、福井港の港湾管理者である福井県は、次の措置を講じた。 ・平成24年2月17日、港内水深測量の実施及び関係者への測量成果を周知した。 ・平成24年2月21日、浅所の場所を示す灯浮標4基を設置した。 ・福井港内の航行安全対策情報を福井港湾事務所ホームページ及びチラシにより周知徹底した。 ・福井港航行安全対策会議は、平成24年4月20日、福井港中央航路しゅん渫第一期工事期間（平成24年4月12日～7月10日）中の安全対策として、自主ルール（暫定航路の設定、行き会い調整、入出港条件、しゅん渫工事の安全対策）を策定した。 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。 ・福井港などの河口港は、堆積土砂などによって浅所が存在するので、入出港する場合には、港内の水深を確認して余裕水深を十分に確保するとともに、船位の確認を的確に行うこと。