

船舶インシデント調査報告書

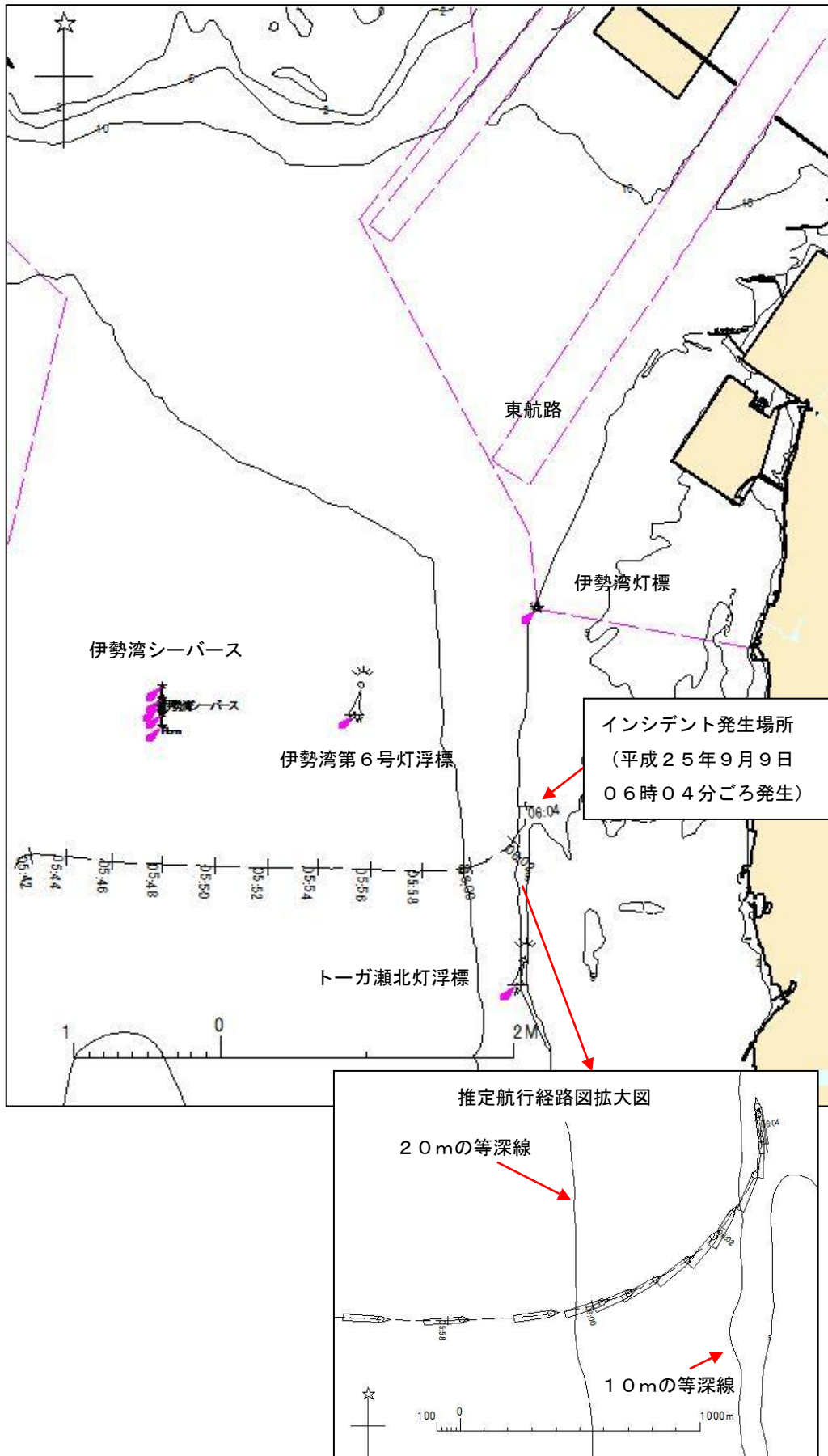
平成26年7月31日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

インシデント種類	座洲
発生日時	平成25年9月9日 06時04分ごろ
発生場所	愛知県常滑市西方沖の伊勢湾灯標南方沖 伊勢湾灯標から真方位183° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 54.9′ 東経136° 47.4′）
インシデント調査の経過	平成25年9月9日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	自動車専用船 <small>プラチナム レイ</small> PLATINUM RAY（バハマ国籍）、57,772トン 9210438（IMO番号）、RAY SHIPPING LIMITED 188.258m（Lr）×32.240m×19.980m、鋼 ディーゼル機関、15,510kW、2000年
乗組員等に関する情報	船長（ブルガリア共和国籍） 男性 42歳 海技免許 不詳 水先人 男性 70歳 伊勢湾水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成6年12月20日 免状交付年月日 平成24年11月16日 有効期間満了日 平成27年12月19日
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27人（ブルガリア共和国籍2人、ウクライナ国籍9人、ギリシャ共和国籍1人及びフィリピン共和国籍15人）が乗り組み、平成25年9月9日05時27分ごろ水先人を乗せ、船長が、操船指揮を執り、水先人に操船を委ね、二等航海士及び三等航海士をテレグラフ及びレーダーに、甲板手を手動操舵にそれぞれ就け、伊勢湾灯標西南西方沖で抜錨し、名古屋港第3区新宝ふ頭C5岸壁に向かった。 水先人は、日の出後に操業を開始した二そう船びき網の漁船群が、伊勢湾シーバース北方沖を中心に伊勢湾灯標の西方沖まで広がっていたものの、南へ移動する二そう船びき網漁船が少ない状況であったことから、東進して伊勢湾第6号灯浮標を左舷に見て北東方の名古屋港

	<p>の東航路に入航する計画を船長に説明した。</p> <p>水先人は、本船が、針路を約093°（真方位、以下同じ。）、半速力前進として約10ノットの対地速力で航行していたところ、南へ移動する二そう船びき網漁船が次第に増え、えい網する漁船の間に他船が入らないよう、漁船群の東端に位置している警戒船を左舷船首方に認め、漁船に先行して南方へ移動する警戒船を左舷に見て航行し、東方の浅所に近づく前に針路を東航路入口に向けることを船長に伝えた。</p> <p>水先人は、警戒船との距離を取りながら東進し、少しずつでも針路を東航路へ向けようと思い、左舵10°、20°、35°と順に指示して左転を開始した。</p> <p>水先人は、06時00分ごろ、船長と左ウイングに出ていたところ、浅所（20mの等深線で表示される海域）に入ったと船長から聞き、まだ浅所域（10mの等深線で表示される海域）まで600m程度あり、左舵一杯を取れば、同浅所域に入らずに左転できると思い、左舵一杯にしたが、レーダーやGPSプロッターなどで回頭状況を確認していなかった。</p> <p>本船は、警戒船を左舷正横付近に見て針路が350°となったとき、船長が、水先人に急速に速力が低下したとの報告を行い、主機を停止した。</p> <p>水先人は、06時04分ごろ、伊勢湾灯標から183° 1.3M付近において、電子海図を確認し、針路が350°で変わらず、浅所域にいることに気付き、座洲したことを認めた。</p> <p>水先人は、名古屋港海上交通センターに通報し、同センターから海上保安庁への通報及び所属事務所への連絡がそれぞれなされた。</p> <p>船長は、06時45分ごろ、乗組員に本船付近の測深をさせたところ、船首で約50cm 船尾で約68cm それぞれ浮上していることを確認した。</p> <p>本船は、手配されたタグボート2隻を付近で待機させ、船長の指示によるバウスラスト及び主機の操作で07時15分ごろ浅所域から離れ、再び水先人に操船を委ねて名古屋港C5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 晴れ、風向 北北西、風速 約3m/s、視界 良好 日出時刻：05時30分 海象：潮汐 上げ潮の末期、潮高 約201cm（名古屋港）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約7.00m、船尾約8.15mであった。</p> <p>水先人は、本船の水先を初めて行ったが、同型船などを含む18年間の水先経験があり、運動性能などを把握していた。</p> <p>海図W1055Bによれば、伊勢湾東方の浅所域は、伊勢湾灯標と</p>

	<p>トーガ瀬北灯浮標を結んだ線付近の水深10mの等深線から東方へ広がり、本インシデント発生場所付近の水深は、約6～9mであり、付近の底質は、砂、泥及び貝である。</p> <p>本船は、水先人の指示により、警戒船に対して汽笛を吹鳴して注意喚起信号を行ったが、警戒船の動きに変化はなかった。</p> <p>タグボート2隻は、本インシデント当時、本船の着岸作業の援助を行うため、名古屋港の東航路及び北航路付近で待機していた。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、伊勢湾灯標の南方沖において、同灯標の西方沖に広がる漁船群の東端を南に移動する警戒船を避航しながら左転中、船長から浅所に入ったとの報告を受け、東方の浅所域に接近していたものの、水先人が、左舵一杯で回頭すれば、浅所域に入らずに左転できると思い、左舵一杯としたが、回頭状況を確認していなかったことから、浅所に接近し、同浅所に座洲したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、伊勢湾灯標の南方沖において、同灯標の西方沖に広がる漁船群の東端を南に移動する警戒船を避航しながら左転中、船長から浅所に入ったとの報告を受け、東方の浅所域に接近していたものの、水先人が、左舵一杯で回頭すれば、浅所域に入らずに左転できると思い、左舵一杯としたが、回頭状況を確認していなかったため、浅所に接近し、同浅所に座洲したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 航行経験を重ねた海域を航行する場合でも、レーダーやGPSプロッターなどで船位を確認すること。 ・ 船舶が輻輳する海域を航行する場合、船舶の運動性能を考慮し、早めに操船の援助を行う船舶を付けることが望ましい。

付図1 推定航行経路図



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
05:40:03	34-54-30.6	136-43-12.3	017	019.7	3.1
05:45:06	34-54-33.7	136-43-48.9	097	097.6	9.7
05:50:06	34-54-31.1	136-44-51.6	092	092.8	10.7
05:55:06	34-54-30.0	136-45-56.2	092	093.8	10.7
05:56:06	34-54-29.5	136-46-09.4	092	093.3	10.7
05:57:06	34-54-29.0	136-46-22.4	093	093.1	10.7
05:58:06	34-54-28.7	136-46-35.4	087	089.9	10.6
05:59:06	34-54-29.3	136-46-48.2	083	085.8	10.5
06:00:06	34-54-31.2	136-47-00.6	071	074.4	10.2
06:01:06	34-54-35.4	136-47-11.7	056	059.9	10.0
06:02:06	34-54-41.7	136-47-20.6	035	038.9	9.4
06:03:06	34-54-49.6	136-47-26.2	017	016.0	8.4
06:04:06	34-54-56.3	136-47-26.3	353	352.1	4.0
06:05:16	34-54-57.6	136-47-26.1	349	174.3	0.1
06:06:06	34-54-57.7	136-47-26.1	350	154.6	0.1
06:07:06	34-54-57.8	136-47-26.1	350	172.8	0.1
06:08:06	34-54-57.9	136-47-26.1	350	171.0	0.1
06:09:06	34-54-57.9	136-47-26.1	350	170.8	0.1
06:10:06	34-54-57.9	136-47-26.1	350	161.3	0.1

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。