

船舶インシデント調査報告書

令和2年3月4日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

インシデント種類	座洲
発生日時	平成31年1月24日 08時52分ごろ
発生場所	岡山県岡山市岡山港高島西方沖 高嶋三等三角点から真方位270° 390m付近 (概位 北緯34° 36.1′ 東経133° 59.1′)
インシデントの概要	貨物船 ^{ふくりゅう} 福笠丸は、着岸作業中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	平成31年3月20日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	貨物船 福笠丸、499トン 141040、豫州汽船株式会社（船舶所有者）、松徳産業株式会社（船舶借入人）（A社） 74.72m×12.00m×7.07m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成21年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年8月17日 免状交付年月日 平成28年10月19日 免状有効期間満了日 令和4年3月5日
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約7m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約60～110cm (小串)
インシデントの経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、鋼材約565tを積載し、船長が、船橋で入港操船に当たり、岡山港高島-5.5m岸壁に出船左舷着けする予定で、同港高島南方沖を約7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北西進した。 本船は、高島西方沖に至り、約4knに減速し、機関操縦ハンドルを中立として惰性で前進していたところ、平成31年1月24日08時52分ごろ前進行きあしが止まった。 船長は、主機操縦ハンドルを前進及び後進に操作したが、本船の行

きあしがつかなかったので、座洲したと思い、主機を停止して乗組員全員に船体を調査させ、浸水及び漏油等がないことを確認した。

本船は、船長が、海水バラスト約141tを排出した後、10時00分ごろ主機を前進に掛けたところ、前進行きあしがつき、10時30分ごろ高島ー5.5m岸壁に着岸した。

本インシデントの発生は、平成31年2月15日港湾事業者より、岡山県備前県民局建設部に報告された。

(付図1 航行経路図、付図2 航行経路図(高島西方沖)、付図3 航行経路図(事前深浅測量平面図を重畳表示)、付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)

その他の事項

本船の喫水は、船首約2.63m、船尾約3.88mであった。

船長は、本インシデント発生後、平成31年2月8日に船底接触報告書を提出したが、水路業務法に基づいて海図に記載されていない浅所の存在を海上保安庁に通報していなかった。

水路業務法(昭和25年法律第102号)には、次のとおり規定されている。

(水路関係事項の通報)

第二十条 船長は、水中に沈没物その他航海の障害となる虞のある物件があることを発見し、又は海上保安庁の刊行した水路図誌に記載されている事象と著しく異なる事象を発見したときは、遅滞なく、その旨を海上保安庁長官に通報しなければならない。

岡山港は、北部を岡山市の陸岸に、南部を児島半島に挟まれており、また、西部を児島湾締切堤防で仕切られた地形で、同港北西部に旭川の河口、また、同港北部に百間川の河口がある河口港であり、河口港は、河川から流出した土砂等が堆積することにより浅所が生じる。(図1参照)



図1 岡山港の地形

岡山港は、重要港湾であり、岡山県備前県民局建設部が管理業務を

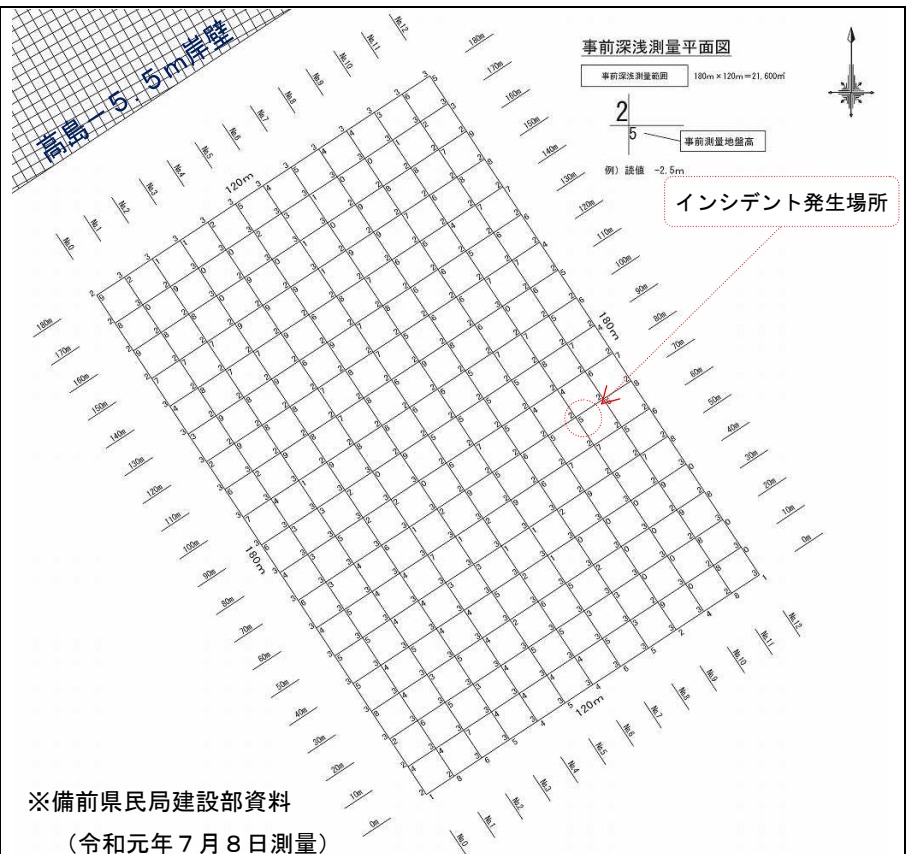


図5 事前深浅測量平面図

本インシデント発生場所の水深は、約2.5mであった。

国土交通省は、平成19年に「港湾の施設の技術上の基準を定める省令」を改正し、港湾法で定める水域施設、外郭施設、係留施設その他の政令で定める港湾の施設（以下「技術基準対象施設」という。）は、「供用期間にわたって要求性能を満足するよう、維持管理計画等に基づき、適切に維持されるものとする。」旨を規定している。

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

なし
 あり
 なし

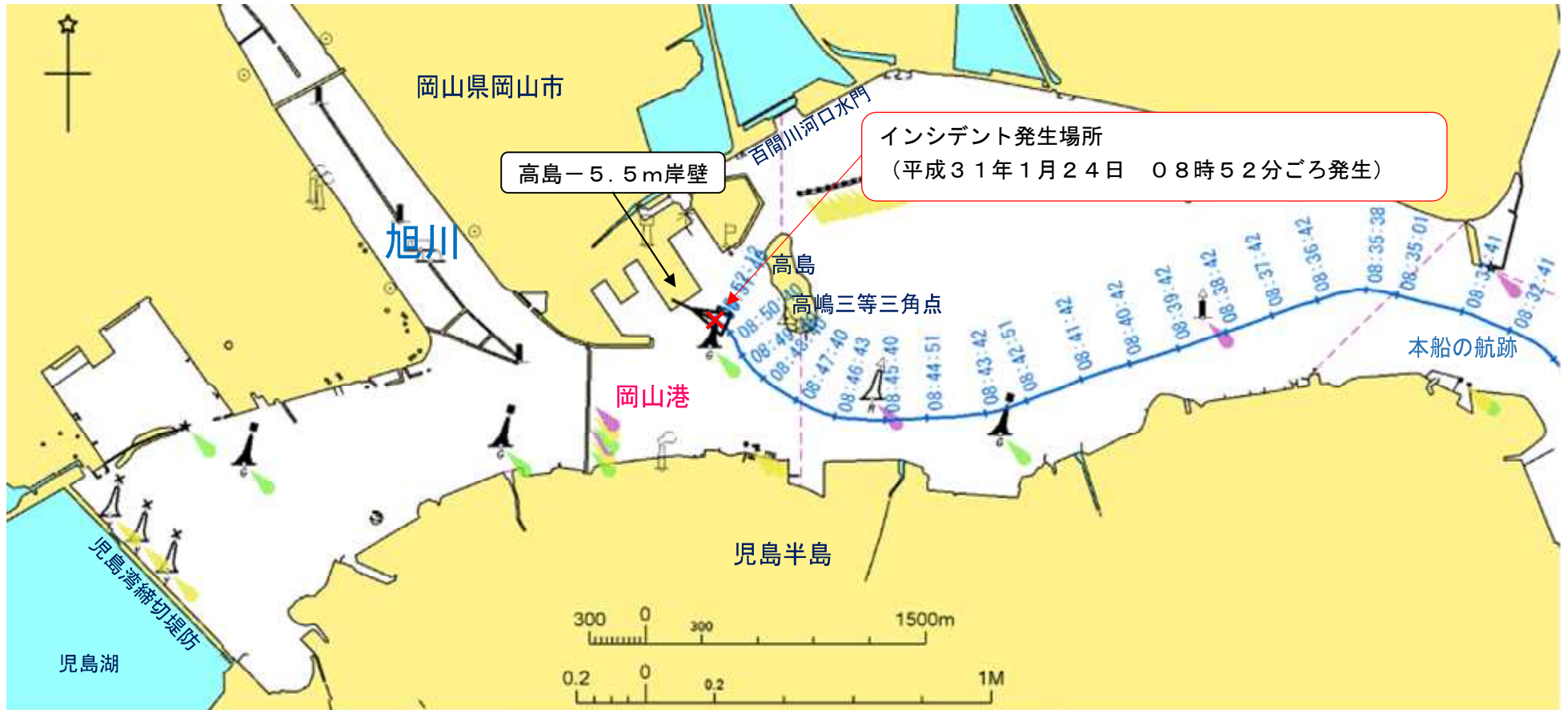
本船は、岡山港内の海図に高島西方沖の水深が約4.3～4.8mと記載されていたものの、同港内の水深が計測されておらず、潮高が約0.6m、本船の喫水が船首約2.63m、船尾約3.88mの状況下、高島西方沖を北西進中、船長が、海図と異なる浅い水深の浅所の上を航行したことから、座洲したものと推定される。

岡山県備前県民局建設部は、岡山港の技術基準対象施設である泊地の維持管理計画を策定していなかったことから、同港内の水深を定期的に計測していなかったものと考えられる。

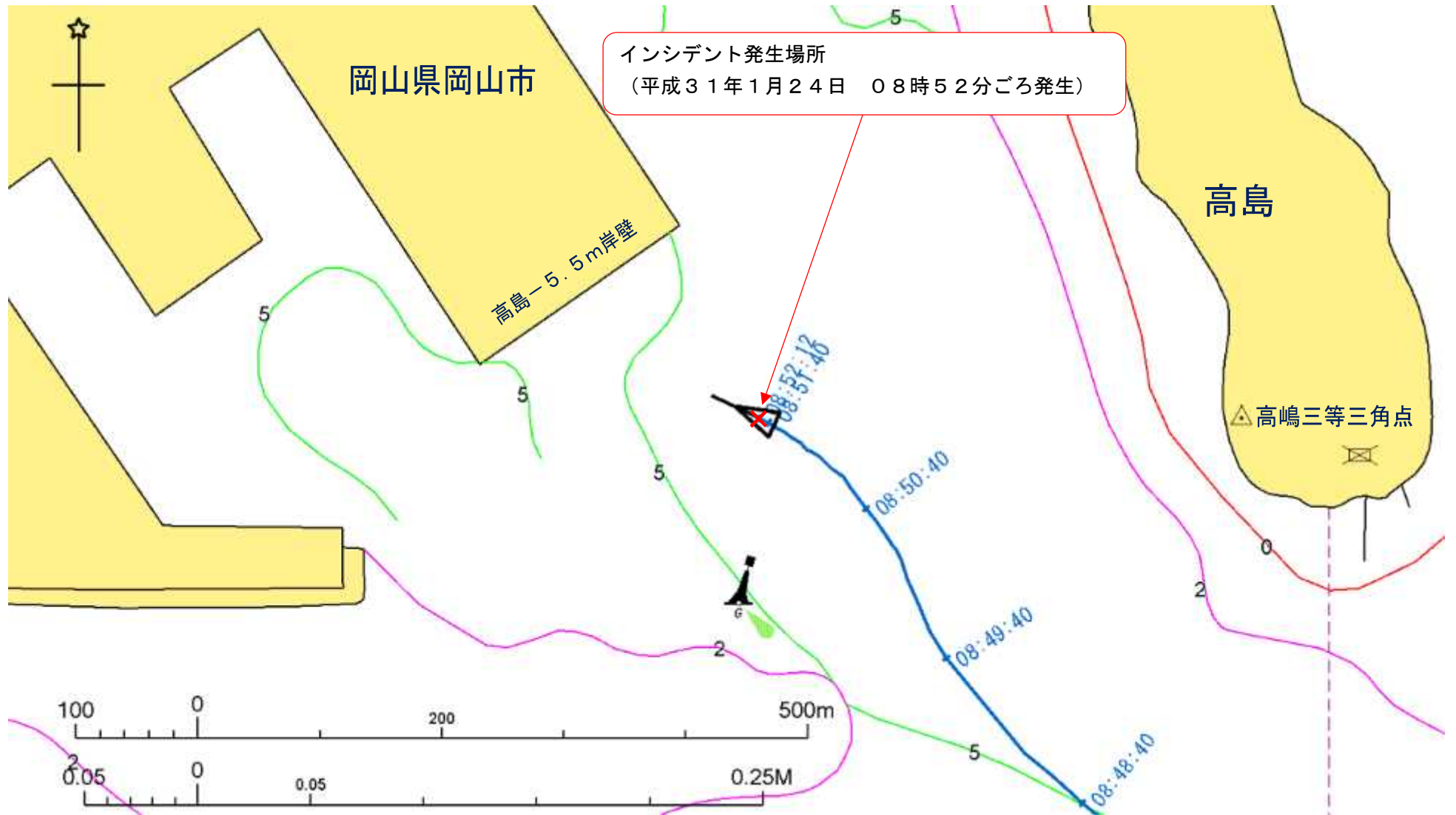
岡山県備前県民局建設部は、高島西方沖に浅所が存在することを把握しておらず、第六管区海上保安本部に高島西方沖の水深の変化を報

	<p>告していなかったことから、海図W155（岡山水道 平成30年9月20日刊行）に浅所の状況が記載されていなかったものと考えられる。</p> <p>本インシデント発生場所は、旭川から流出した土砂等が堆積して浅所となった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、潮高約0.6m、喫水が船首約2.63m、船尾約3.88mの状況下、高島西方沖を北西進中、船長が、海図と異なる浅い水深の浅所の上を航行したため、座洲したものと推定される。</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"> ・ 港湾管理者は、港湾の施設の技術上の基準を定める省令に基づいて技術基準対象施設の維持管理計画を策定し、港湾施設を適切に維持管理すること。 ・ 船長は、堆積土砂などによって浅所が存在する河口港の特性を留意し、入出港に際して余裕水深を十分に確保すること。 ・ 船長は、航行海域の異常を認めた場合、水路業務法の規定に基づいて海上保安庁に通報すること。

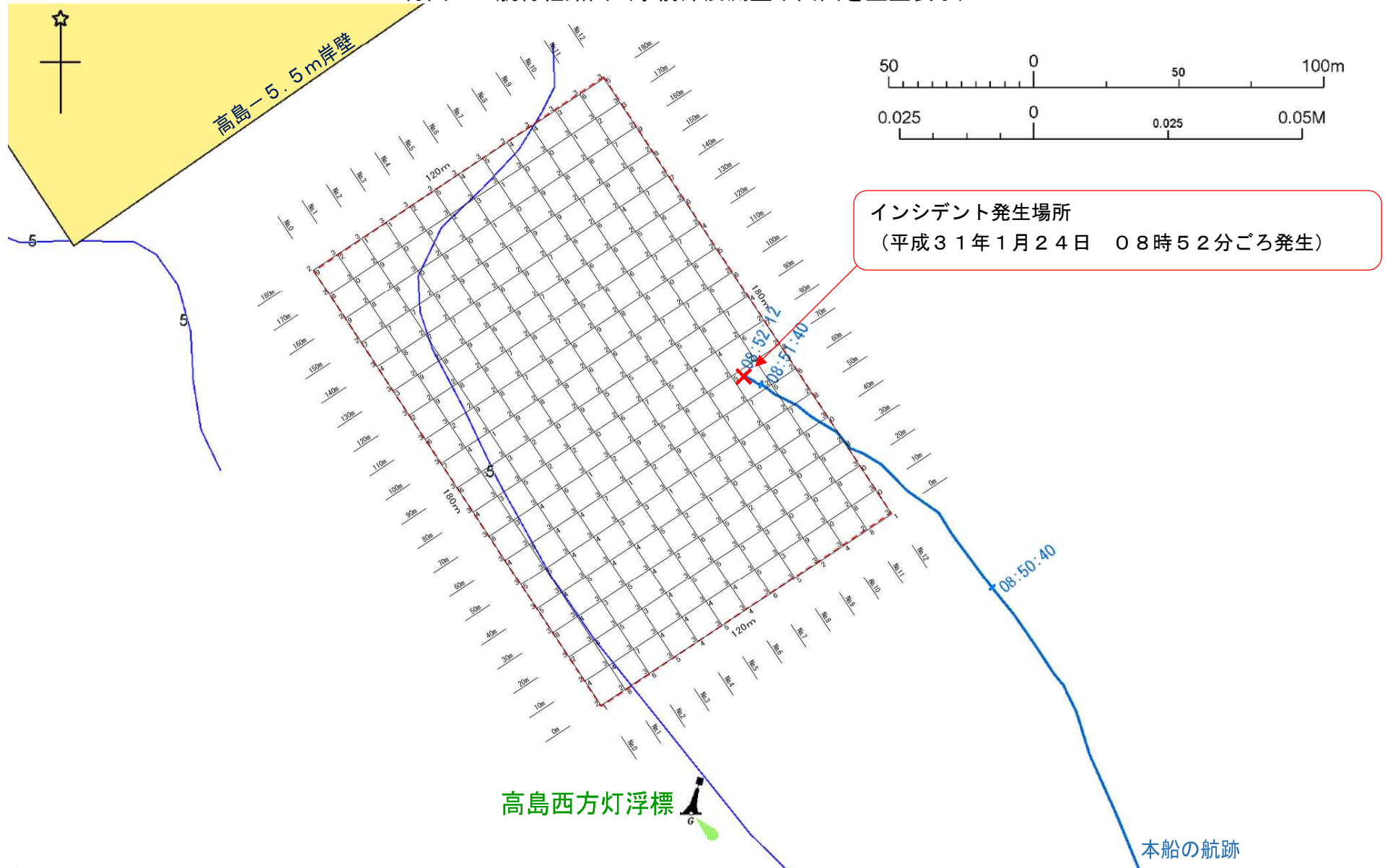
付図1 航行経路図



付図2 航行経路図（高島西方沖）



付図3 航行経路図（事前深浅測量平面図を重畳表示）



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速度※ (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
08:42:51	034-35-51.5	134-00-12.7	249	247.9	8.8
08:43:42	034-35-49.4	134-00-04.0	263	258.8	8.7
08:44:51	034-35-48.6	133-59-51.7	265	267.7	8.9
08:45:40	034-35-48.2	133-59-42.8	272	268.1	8.6
08:46:43	034-35-48.8	133-59-32.3	291	284.2	8.0
08:47:40	034-35-51.7	133-59-24.2	303	298.5	7.5
08:48:40	034-35-55.5	133-59-17.3	318	309.9	6.0
08:49:40	034-35-59.3	133-59-12.9	332	325.2	4.7
08:50:40	034-36-03.3	133-59-10.3	318	320.6	4.1
08:51:40	034-36-05.6	133-59-07.2	297	299.6	1.8
08:52:12	034-36-05.7	133-59-06.9	295	295.0	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。