

## 船舶インシデント調査報告書

令和3年6月23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	令和2年8月21日 07時37分ごろ
発生場所	静岡県沼津市沼津港 沼津港航路導流堤灯台から真方位210° 約230m付近 (概位 北緯35°04.6′ 東経138°51.0′)
インシデントの概要	貨物船 <sup>ほうしやう</sup> 豊昌丸は、沼津港へ入港操船中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和2年8月25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	貨物船 豊昌丸、499トン 140881、愛昌汽船有限公司（A社）、 75.48m×12.30m×6.90m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年9月
乗組員等に関する情報	船長 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年4月7日 免状交付年月日 平成29年10月23日 免状有効期間満了日 令和5年4月6日
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力1、視界 良好 海象：波高 約0.5m、波向 西、潮汐 下げ潮の初期、潮高約160cm（沼津市内浦）
インシデントの経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、愛媛県西条市西条港で鋼板約1,000トン積載し、愛知県豊橋市豊橋港で約500トン荷揚げしたのち、残りの約500トン沼津港で荷揚げする目的で、令和2年8月21日06時00分ごろ、待機していた静岡県静岡市清水港沖を抜錨した。 船長は、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ）で沼津港に向かい、本船の沼津港港口への接近に伴い、順次速力を減速し、

	<p>同港港口の西方約1,300mで主機を停止とし、前進の行きあしで進んだ。</p> <p>船長は、沼津港港口の西方約600mに至った時点で、予定していた3knまで減速できていなかったため、同港港口西方で右舷方向に一回転して速力を落とし、船首が同港港口に向いた時点で北東進して港口に向かうつもりで、適宜主機を前進にかけながら右旋回を行った。</p> <p>本船は、右旋回中に東流の影響を受け、当初の見積もりよりも東方に位置することとなり、沼津港口の南方（狩野川河口）の浅所（以下「本件浅所」という。）に近づくこととなったが、船長は、本件浅所が、レーダー画面上に重畳された水深データの5m等深線内に入っていないことから、十分安全だと考えていた。</p> <p>船長は、船首が沼津港港口方向に向き直って港口に近づき始めた際、当初予定よりも東方に位置しており、このまま進めば沼津港航路導流堤に接近すると感じ、一旦南西方に後退して進入をやり直そうと思い、主機を後進運転とした。</p> <p>本船は前進の行きあしが止まり、引き続いて後進が始まった07時37分ごろ、動かなくなった。</p> <p>船長は、船体への衝撃は感じなかったが本船が座洲したと認識した。</p> <p>船長は本船のバラスト水を排水しながら主機を後進にかけて離脱を試みたが離洲できず、09時15分ごろA社経由で本インシデントの発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、A社が手配したタグボートにより12時20分ごろ離洲し、沼津港外で損傷箇所の確認及び航行の可否確認を行った後、13時00分ごろ自力で航行して沼津港北岸壁に着岸した。</p> <p>（付表1 本船のAIS記録（抜粋）、付図1 インシデント発生場所概略図、付図2 インシデント当時のレーダー画面、付図3 最新の電子海図データ、付図4 水深データの比較、写真1 本船参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約3.2m、船尾約4.2mであった。</p> <p>本船が使用していたレーダー画面上に重畳表示した水深データは、本船建造時に装備したGPSプロッターのデータ（以後「古い水深データ」という。）であり、本インシデント後導入した最新版の電子海図の水深データと比較したところ、本インシデント発生場所では、古い水深データが約10mであるのに対し、最新の電子海図の水深は約3mであった。</p> <p>船長は、平成28年4月に本船に一等航海士として乗船、同年8月に船長となって以来、約15回沼津港の出入港を経験しており、この間古い水深データであっても本船の喫水に対して十分余裕がある5m等深線を目安として使用していたので、古い水深データを使用してい</p>

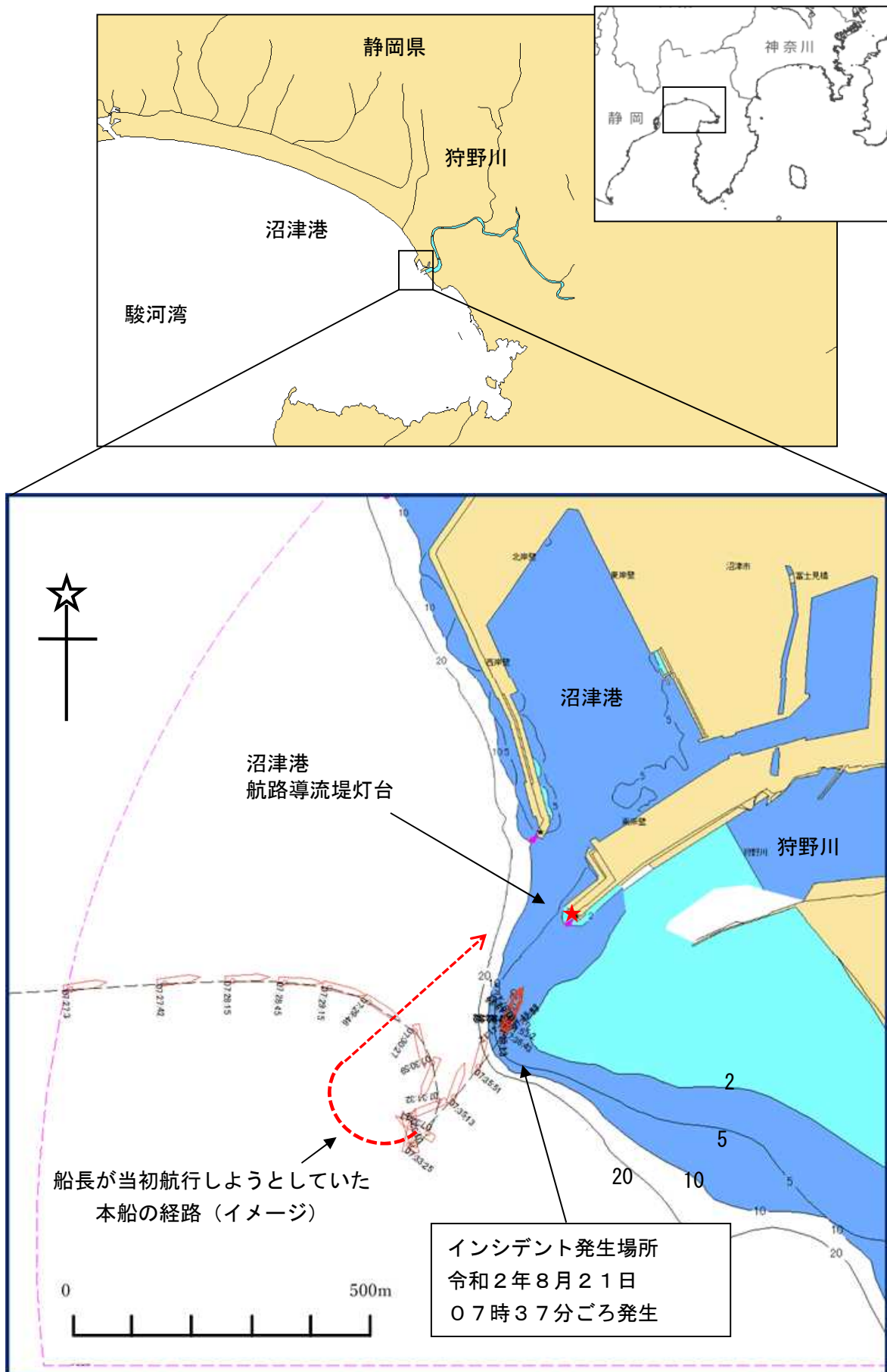
	ても問題となることはないと思っていた。
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、沼津港港口南西方沖において、予定していた3knまで減速する目的で右旋回を実施していたところ、東流により予定していた船位よりも東方に位置した際に、船長が、認識していた水深よりも実際の水深が浅いことを知らずに、古い水深データに基づいて操船していたことから、本件浅所に座洲したものと考えられる。 船長は、過去15回の出入港を経験しており、古い水深データであっても本船の喫水に対して十分余裕がある5m等深線を目安として操船をしていたものと考えられる。
<b>原因</b>	本インシデントは、本船が、沼津港港口南西方沖において、予定していた船位よりも東方に位置した際に、船長が、認識していた水深よりも実際の水深が浅いことを知らずに、古い水深データに基づいて操船していたため、本件浅所に座洲したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	A社は、本インシデント後、本船に電子海図情報表示装置を設置した。 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。 ・船長は、GPSプロッター等の海図データは、常に最新のものを使用すること。

付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

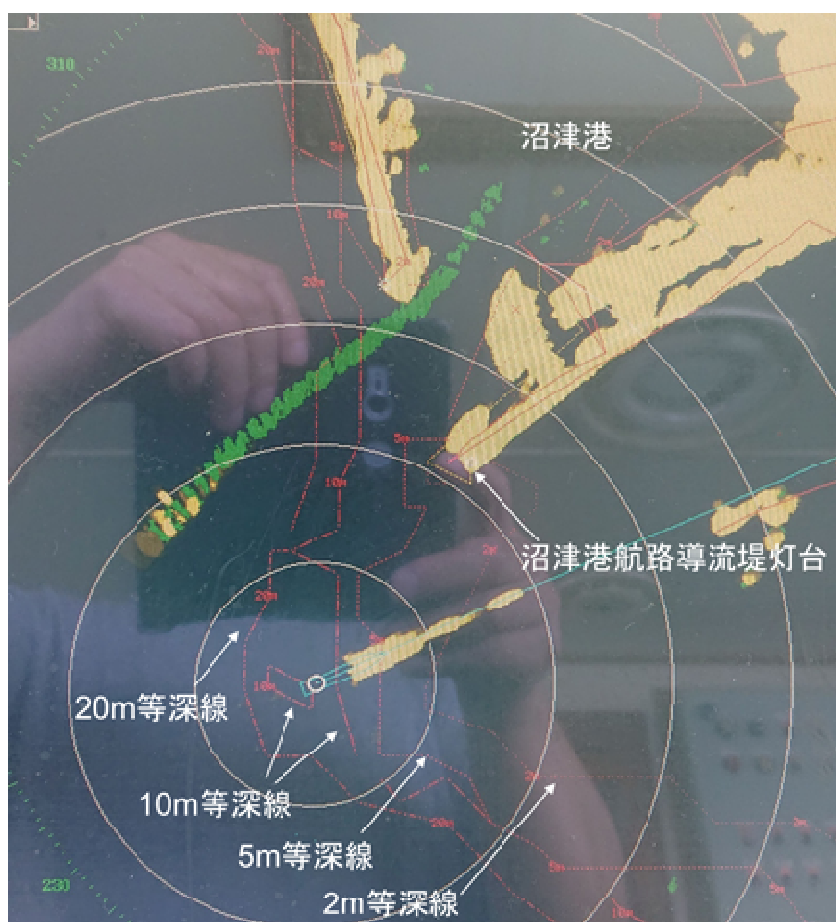
時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
07:27:03	035-04-39.6	138-50-32.6	086.1	081	8.4
07:27:42	035-04-39.9	138-50-38.8	087.4	082	7.2
07:28:15	035-04-40.0	138-50-43.3	089.6	086	6.2
07:28:45	035-04-40.0	138-50-46.7	093.5	093	5.5
07:29:15	035-04-39.7	138-50-49.7	101.5	105	4.6
07:29:46	035-04-38.9	138-50-52.3	115.5	123	4.0
07:30:27	035-04-37.3	138-50-55.3	137.8	168	4.0
07:30:59	035-04-35.6	138-50-56.5	156.3	203	3.7
07:31:32	035-04-33.6	138-50-56.9	179.3	249	3.2
07:32:13	035-04-31.9	138-50-56.2	208.2	301	2.3
07:32:49	035-04-31.2	138-50-55.3	236.0	343	1.2
07:33:25	035-04-31.2	138-50-54.9	301.8	014	0.5
07:35:13	035-04-33.8	138-50-57.9	040.8	021	3.0
07:35:51	035-04-35.4	138-50-59.5	037.9	017	3.4
07:36:50	035-04-37.7	138-51-01.4	034.1	014	0.9
07:36:59	035-04-37.7	138-51-01.5	048.6	018	0.1
07:37:20	035-04-37.7	138-51-01.4	031.0	022	0.0
07:38:23	035-04-37.7	138-51-01.4	031.0	023	0.0
07:45:12	035-04-37.8	138-51-01.6	031.0	023	0.0
07:50:04	035-04-37.7	138-51-01.5	031.0	023	0.1
07:53:52	035-04-37.8	138-51-01.6	031.0	024	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、船首から64.5m、船尾から11.0m、左舷から9.0m、右舷から2.8mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

付図1 インシデント発生場所概略図



付図2 インシデント当時のレーダー画面



付図3 最新の電子海図データ



付図4 水深データの比較

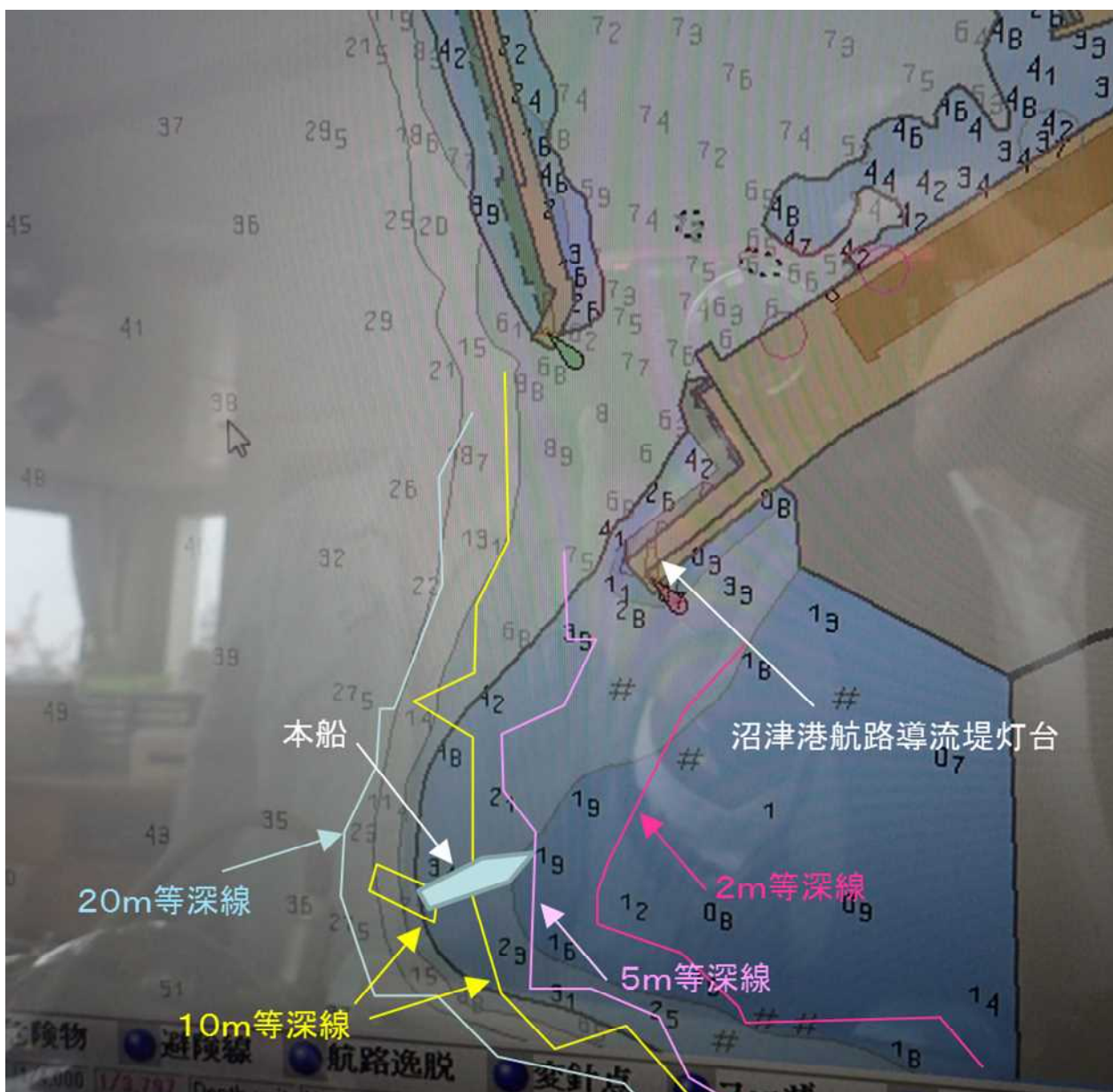


写真1 本船

