

船舶インシデント調査報告書

令和5年2月8日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	座洲
発生日時	令和4年5月16日 10時46分ごろ
発生場所	京浜港東京第4区（荒川河口） 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位054° 1.7海里付近 （概位 北緯35° 38.0′ 東経139° 50.7′）
インシデントの概要	引船第八京葉丸は、北進中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和4年6月14日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	引船 第八京葉丸、11トン
船舶番号、船舶所有者等	260-49225東京、株式会社京葉興業（A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時（大潮）、潮高 約1cm（晴海）
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、作業員2人が乗船する空船のはしけをえい航し、東京都江東区砂町北運河に向け、同区砂町南運河を僚船と共に東進していた。</p> <p>船長は、大潮の低潮時であったので、僚船の船長と相談のうえ、ふだん通航している荒川河口部の西側ではなく、‘ガット船等の本船よりも大型の船舶が通航している荒川河口部の中央’（以下「大型船の経路」という。）を通航することとした。</p> <p>本船は、砂町南運河を出たのち、大型船の経路付近で左転し、約5ノットの対地速力で北進中、浅所に座洲し、船長が舵が効かないことに気付いた直後、右回頭を始め、船首を南方に向けて停船した。</p> <p>本船は、船長が浸水の有無等を確認し、僚船から移乗したA社の担当者がA社へ連絡したのち海上保安庁に通報し、潮位の上昇を待って自力で離洲した。</p> <p>本船の船尾喫水は、約2.4mであった。</p> <p>本インシデント発生場所付近の水深は、A社を含め、荒川を水域利用する事業者の連絡協議会（以下「協議会」という。）が実施した6月上旬の深淺測量の結果、約2.3mであった。</p> <p>荒川河口付近では、上流からの土砂の堆積が進む一方で、東側は三枚州に接し、浅所の顕在化が進んでおり、航行する船舶は、水深の状況から潮汐に合わせた航行や積載量の調整等が必要となっていて、協議会は、平成29年から河口付近の深淺測量を実施し、所属事業者の</p>

	<p>船舶運航時の参考としていた。</p> <p>船長は、荒川河口付近の深浅測量の結果でおおよその水深状況を認識していたが、目測で進路を定めたので、大型船の経路よりも東寄りを通航してしまったと思っていた。</p>
分析	<p>本船は、大潮の低潮時、荒川河口部を航行する際、船長が大型船の経路を通航しようと目測で進路を定めたことから、大型船の経路よりも東寄りを通航し、浅所に向けて北進することとなり、同浅所に座洲したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、大潮の低潮時、本船が、荒川河口部を航行する際、船長が大型船の経路を通航しようと目測で進路を定めたため、大型船の経路よりも東寄りを通航し、浅所に向けて北進することとなり、同浅所に座洲したものと考えられる。</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"> ・ 河口付近など水深の浅い水域を航行する船舶の船長は、事前にGPSプロッターに浅所の位置や浅所に対する避険線を入力し、航行中、GPSプロッターで船位を確認して浅所から十分に距離を隔てること。 ・ 水深の浅い水域を航行する船舶の船長は、水深の状況から潮汐に合わせた航行や積載量の調整等を検討すること。