

## 船舶インシデント調査報告書

令和6年6月26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5年10月20日 07時05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215° 250m付近 (概位 北緯35° 04.6′ 東経138° 51.0′)
インシデントの概要	貨物船第二おりいぶは、沼津港へ入航中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和5年11月9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	貨物船 第二おりいぶ、499トン
船舶番号、船舶所有者等	136461、明港汽船株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、空船で、積み荷役を行う沼津港北岸壁に着岸する目的で、待機していた静岡県静岡市清水港沖を抜錨し、東進中、沼津港港口への接近に伴い、順次速力を減じ、船長が単独で操船に、他の乗組員が船首及び船尾の入港配置につき、入港準備作業を開始した。</p> <p>船長は、本船（全長約76m）で北岸壁に着岸する場合、港内では入航して変針する場所が狭く、港口を通過後に約90°変針する必要があったので、港内での変針を小さくしようと東方寄りから進入する針路を取っていた。</p> <p>本船は、沼津港港口南西方沖から港口に向けて左転中に北西風の影響を受け、予定よりも東方に位置することになり、沼津港港口の南方（狩野川河口）の浅所（以下「本件浅所」という。）に近づいていたが、船長は、GPSプロッター画面上に表示された水深データの5m等深線内に入っていないので、安全であると思った。</p> <p>船長は、港口付近に支障となる船舶を見掛けず、航行を続けていたところ、急に減速して本船が動かなくなり、港口の本件浅所に座洲したことが分かった。</p> <p>船長は、主機を後進に掛けて離脱を試みたが離洲できず、A社に本インシデントの発生を報告し、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って離洲し、浸水箇所の有無及び航行の可否確認を行った後、自力航行して沼津港北岸壁に着岸</p>

	<p>した。</p> <p>本船が使用していたGPSプロッターは、本船建造（平成10年9月進水）後に装備されたが、その水深データ（以下「本件水深データ」という。）を本インシデント後に調査したところ、本インシデント発生場所の水深が実際は約3mであるのに対し、本件水深データは約6mであった。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.0m、船尾約3.5mであった。</p> <p>船長は、過去に3～4回程度沼津港の出入港を経験しており、前回は5～6年前に入港し、GPSプロッターに表示される5m等深線を目安として使用して入港できていたので、本事故当時も同様に使用していた。</p> <p>海図W82（内浦湾付近）によれば、沼津港は、南西端には港口があり、港口付近から東北東方向に約200m及び北北西方向に約400mの広さであり、同港の北側には東岸壁、北岸壁及び西岸壁がそれぞれ配置され、南東端には港奥の内港とを結ぶ小型船舶が往来する水路がある。また、本インシデント発生場所の底質は粗砂である。なお、海図の注意欄には、河口付近の水深は変化しやすいので注意することが記載されている。</p> <p>水路通報19年14号438項によれば、海図W82（分図）「沼津港」共）は補正図による小改正が行われ、狩野川河口に位置する5mの等深線が西方に広がっている。</p> <p>運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ<sup>*1</sup>によれば、令和2年以降、沼津港付近において、貨物船等の乗揚事故及び座洲が4件発生していた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、沼津港港口に向けて航行中、船長が、港内での変針を小さくしようと東方寄りから進入する針路を取り、北西風によって予定していた船位よりも東方に位置した際、GPSプロッターの水深表示よりも実際の水深が浅いことを知らずに航行を続けたことから、本件浅所に座洲したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、沼津港港口に向けて航行中、船長が、港内での変針を小さくしようと東方寄りから進入する針路を取り、北西風によって予定していた船位よりも東方に位置した際、GPSプロッターの水深表示よりも実際の水深が浅いことを知らずに、航行を続けたため、本件浅所に座洲したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、GPSプロッター等の海図データを常に最新とし、GPSプロッターやレーダー等を活用して船位を確認し、浅所から十</li> </ul>

<sup>\*1</sup> 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL: <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

分に離れて航行すること。

- ・船長は、河口付近等の水深は変化しやすいので、海図の注意欄の内容をあらかじめ確認しておくこと。