

船舶インシデント調査報告書

令和7年2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6年9月10日 07時04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209° 230m付近 (概位 北緯35° 04.6′ 東経138° 51.0′)
インシデントの概要	ケミカルタンカー第五菱化丸は、沼津港港口への入航中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和6年9月20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 船舶番号、船舶所有者等	ケミカルタンカー 第五菱化丸、749トン 141759、三菱ケミカル物流株式会社、恭海海運株式会社（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	右舷船底にペイント剝離
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約108cm
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、エチレングリコール約1,150tを積載し、沼津港の企業専用棧橋に着棧する目的で、待機していた同港南南東方沖を抜錨した後、北北西進した。その際、船長が単独で操船に当たり、他の乗組員が船首及び船尾の入港配置について。</p> <p>船長は、本船（全長74.39m）を企業専用棧橋に左舷着けする場合、これまでの経験から狩野川河口に浅所（以下「本件浅所」という。）が拮延していることを知っていて、かつ、沼津港港口（以下、港口の名称については、「沼津港」を省略する。）を通過後に船首方の同棧橋前で右旋回する必要があったので、ふだん港口の南西方沖から北東方に向ける針路を取っていた。</p> <p>本船は、港口の南西方沖に向けて航行中、船長が、レーダーにより港口の南西方200m付近（沼津港港域内）に4～5隻の遊漁船（以下「遊漁船群」という。）を見て、遊漁船群が港口の南西方沖からの入航針路を塞いでいるので、長音1回を鳴らし、更に長音1回を鳴らした。</p> <p>船長は、遊漁船群が移動する様子を見せなかったため、もう1回長音を鳴らしたが、その様子に変化はなかった。このため、遊漁船群の南東側から安全に航行できると思い、仕方なく右転して船首を港口南側の導流堤先端に向け、遊漁船群の南方を微速力前進で北北東進し</p>

た。(図1参照)

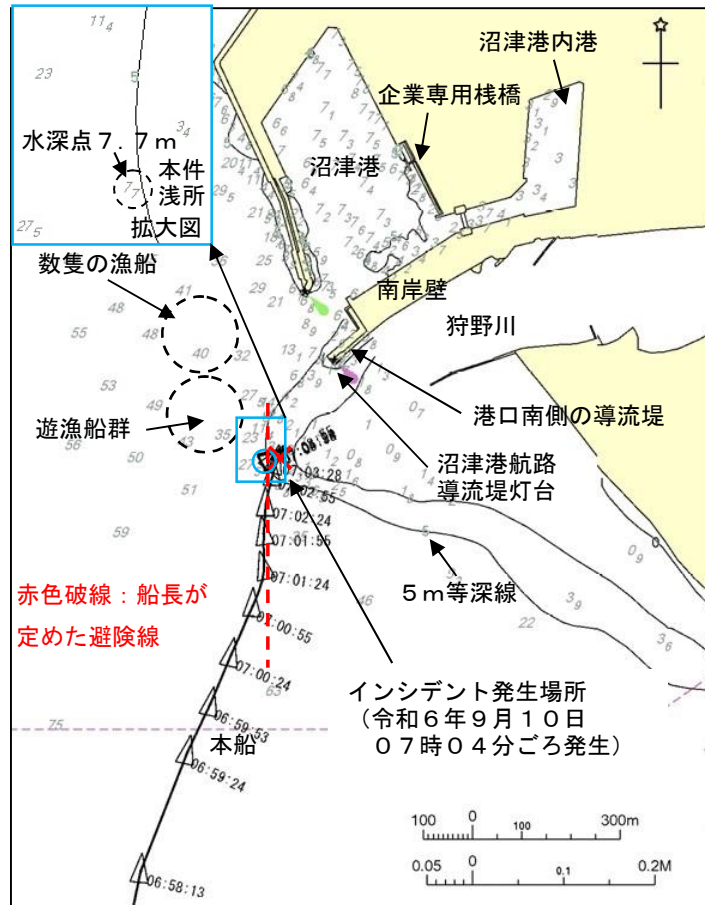


図1 インシデント発生経過概略図

船長は、レーダー画面上に表示された水深点7.7mを可航水域の東端として避険線^{*1}を設定し、左転して船首を同水深点に向けて北進していたところ、港口に出航船を認め、前進を止めようと舵中央で主機を後進としたものの、前進行きあしが減少する中で船首が右方へ回頭し、本船が動かなくなったので、船体への衝撃は感じなかったが、本船が本件浅所に座洲したことが分かった。

船長は、主機を使用し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。

本船は、その後、高潮時に本件浅所から離洲し、浸水箇所の有無及び航行の可否確認を行った後、自力で航行して企業専用棧橋に着棧した。

船長は、4～5年間船長経験があり、過去に50～70回程度沼津港の出入港を経験しており、ふだんどおり港口の南西方沖からの入航針路を採ればよかったと本インシデント後に思った。

船長は、本事故時、遊漁船群が移動するまで水深が確保できる場所

*1 「避険線」とは、あらかじめ海図上で危険水域を調査して、物標の方位線または重視線や距離などにより、危険側と安全側の境界線を明示しておく。この境界線を避険線という。(出典 「地文航法」、長谷川健二・平野研一・石倉歩、海文堂出版株式会社(2021年5月10日二訂4版発行))

	<p>で漂泊して待つこと、又は海上保安庁に遊漁船群が港口を塞いで、入港を阻害していることを通報しなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.35m、船尾約4.65mであった。</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、本件浅所付近の水深点7.7mが5m等深線の至近であって、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>海上保安庁が沼津港付近の乗揚海難防止を目的として発行しているリーフレット「港口の浅所に注意！！」には、次の旨の記載がある。</p> <p>(1) 港口の南側（狩野川河口）は非常に浅くなっています。</p> <p>(2) 入出港する大型船は、浅所から十分離れて航行してください。</p> <p>(3) 乗揚事故を防ぐため</p> <p>① 事前の水路調査（最新の海図（GPSデータ）の利用）</p> <p>② 自船位置の正確な把握（特に潮流・河川流に注意）</p> <p>③ 気象海象に応じた適切な操船</p> <p>運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ^{*2}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5件発生していた。</p> <p>港則法（昭和23年法律第174号）第35条には、「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所においては、みだりに漁ろうをしてはならない。」と規定されている。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、港口に向けて接近中、入航進路上の遊漁船を避け、また、出航船を避ける際に、避険線の間隙を航行したことから、本件浅所に座洲したものと考えられる。</p> <p>船長は、可航水域の東端を示す水深点7.7m上に避険線を設定したものの、避険線が5m等深線の至近であり、船尾喫水が約4.65mであることから、本インシデント時の避険線は、本件浅所から離隔距離を十分にとられていなかっ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、港口に向けて接近中、入航進路上の遊漁船を避け、また、出航船を避ける際に、避険線の間隙を航行したため、本件浅所に座洲したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、河口など水深の変化のある海域に避険線を設定する場合、事前に浅水域を海図等で調査し、自船の喫水、海図の精度を考慮し、浅所等から余裕をもった距離で設定すること。 ・ 遊漁船の船長は、船舶交通の妨げとなるおそれのある港内の場所

^{*2} 「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/>

	において、みだりに釣りを行わないこと。
--	---------------------