

船舶事故調査報告書

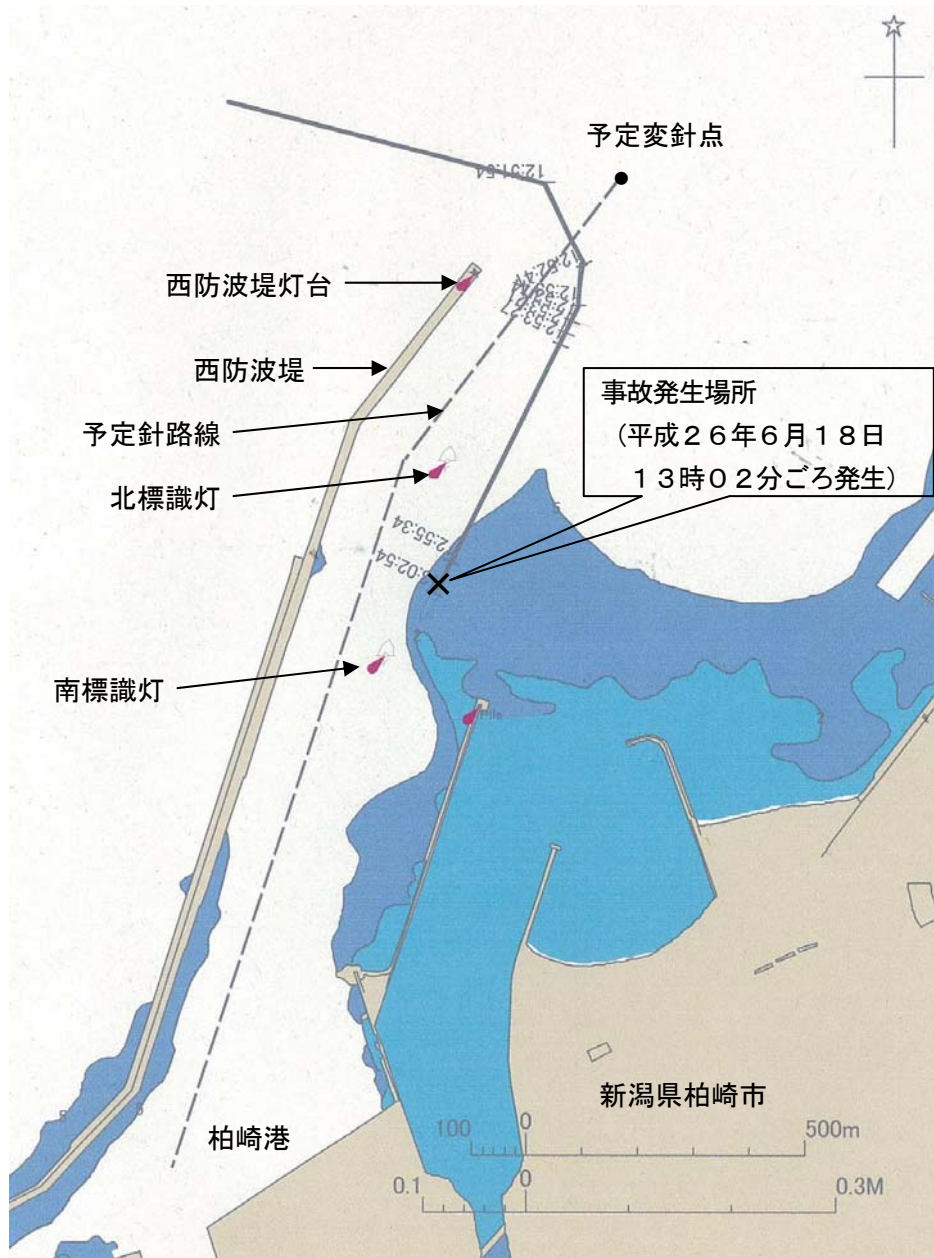
平成26年12月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年6月18日 13時02分ごろ
発生場所	新潟県柏崎市柏崎港 柏崎港西防波堤灯台から真方位189°720m付近 （概位 北緯37°22.6′ 東経138°32.5′）
事故調査の経過	平成26年6月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 HAI XIANG（カンボジア王国籍）、1,193トン 8351065（IMO番号）、HONGKONG TONGDA SHIPPING CO., LIMITED 68.03m×11.50m×6.50m、鋼 ディーゼル機関、882kW、1982年
乗組員等に関する情報	船長（インドネシア共和国籍） 男性 37歳 締約国資格受有者承認証 不詳 船長免状（インドネシア共和国発給） 交付年月日 2010年3月17日 （2015年3月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	左舷中央から船尾部にかけての船底外板に擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長ほか9人（インドネシア共和国籍2人、中華人民共和国籍7人）が乗り組み、コークス611tを積載し、船首約2.0m、船尾約4.0mの喫水で、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で柏崎港へ向けて自動操舵として東南東進していた。</p> <p>本船は、柏崎港西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」という。）の西北西方約2海里（M）沖で自動操舵から手動操舵に切り替え、船長が操船指揮を執り、二等航海士を手動操舵に就け、海図W1390（柏崎港）に記入していた予定変針点（西防波堤灯台の北東方約0.2M）に向けて航行を続けた。</p> <p>船長は、予定変針点から柏崎港西防波堤（以下「西防波堤」という。）東側の南北に各1か所設置された簡易標識灯（塗色は黄色）（以下、それぞれ「北標識灯」及び「南標識灯」という。）と西防波堤と</p>

	<p>の間を航行する予定針路線を海図に記入していた。</p> <p>船長は、予定変針点に接近したので約7knに減速し、右転した後、北標識灯及び南標識灯を目標とし、南標識灯を右舷側至近に見て通過する針路で南西進した。</p> <p>本船は、北標識灯の東側を通過した後、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、平成26年6月18日13時02分ごろ西防波堤東方の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、現地代理店に連絡した後、海上保安庁からVHF無線電話で問合せを受け、浅瀬に乗り揚げた旨を報告した。</p> <p>本船は、自力離礁し、14時10分ごろ柏崎港中浜ふ頭2号岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 2～3、視界 良好</p> <p>海象：うねり 波向 北北西、波高 約0.5m、潮汐 低潮時</p>
その他の事項	<p>船長及び二等航海士は、柏崎港への入港が初めてであった。</p> <p>船長は、柏崎港に向かう前、船舶所有会社の担当者から、西防波堤東側に浅瀬が存在するので、北標識灯及び南標識灯と西防波堤との間を航行するよう、記載された文書が添付された電子メールをスマートフォンで受信していた。</p> <p>船長及び二等航海士は、海図を見て西防波堤東側に浅瀬が存在することを知っていたが、船長は、北標識灯及び南標識灯の東側至近まで浅瀬が張り出していることに気付かなかった。</p> <p>海図によれば、本事故発生場所は、柏崎市鶉川河口の北西方約200～300mに位置し、水深は約2～3m、底質は泥及び砂であった。</p>
分析 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	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、柏崎港を西防波堤に沿って南西進中、船長が、西防波堤東側に浅瀬があることを知っていたものの、北標識灯及び南標識灯の至近まで浅瀬が張り出していることに気付かなかったことから、南標識灯東側至近を通過する針路で航行を続け、西防波堤東側の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、柏崎港を西防波堤に沿って南西進中、船長が、西防波堤東側に浅瀬があることを知っていたものの、北標識灯及び南標識灯の至近まで浅瀬が張り出していることに気付かなかったため、南標識灯東側至近を通過する針路で航行を続け、西防波堤東側の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、初めての港に入る際、水路調査を行うとともに、必要に応じて適切な避険線等を設定すること。
--	---

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻	北緯 (度一分一秒)	東経 (度一分一秒)	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
12:51:54	37-23-04.4	138-32-39.9	145	134.2	7.2
12:52:41	37-22-59.5	138-32-42.6	187	175.4	6.4
12:53:04	37-22-57.1	138-32-42.3	206	194.5	6.4
12:53:14	37-22-56.3	138-32-41.8	207	207.3	6.3
12:53:21	37-22-55.6	138-32-41.4	207	205.4	6.4
12:53:27	37-22-54.9	138-32-41.0	207	203.1	6.6
12:55:34	37-22-42.3	138-32-32.9	205	206.8	6.8
13:02:54	37-22-40.5	138-32-31.8	210	193.9	0.1
13:04:33	37-22-40.4	138-32-31.9	213	200.9	0.1

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。