

船舶事故調査報告書

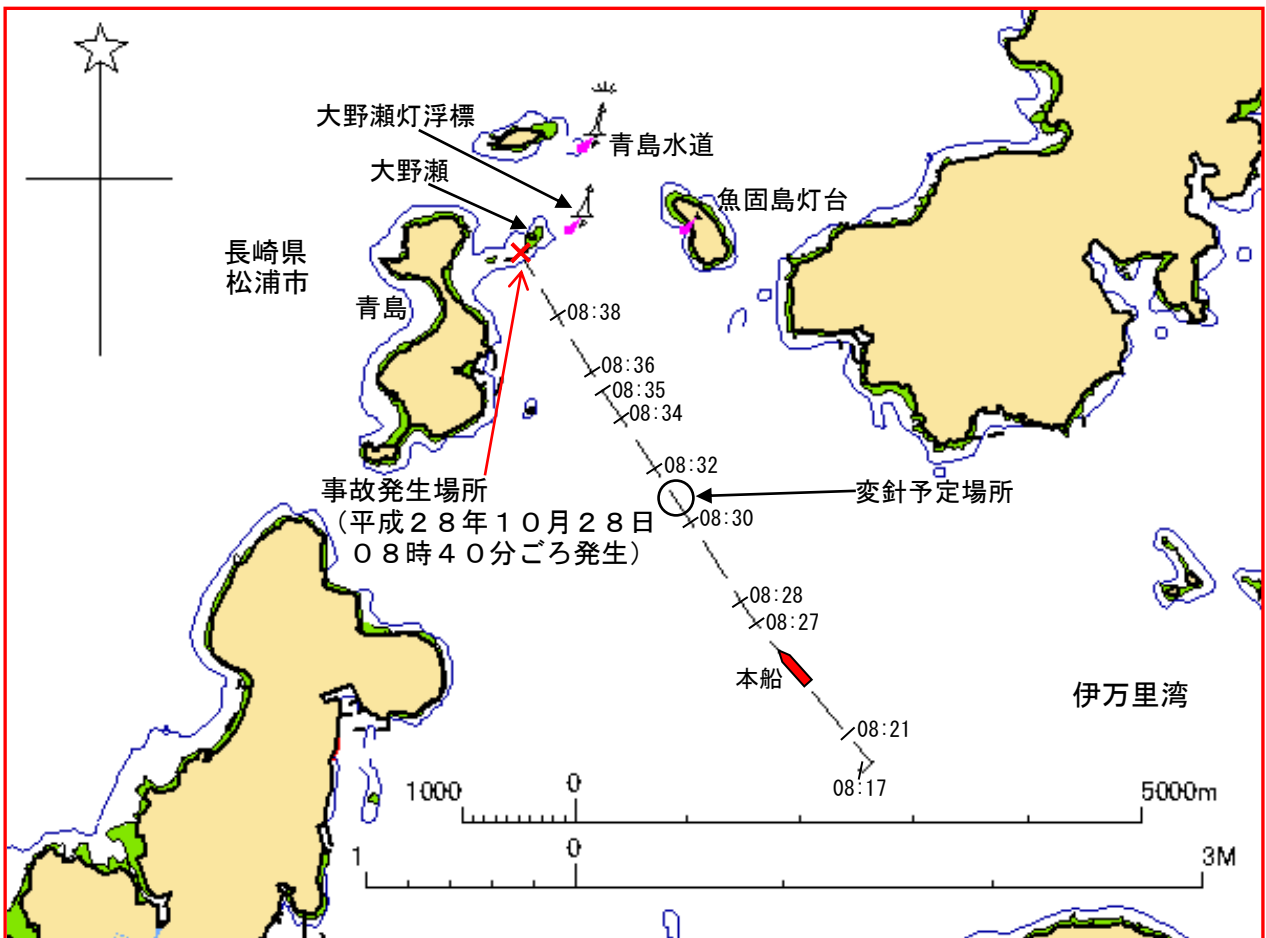
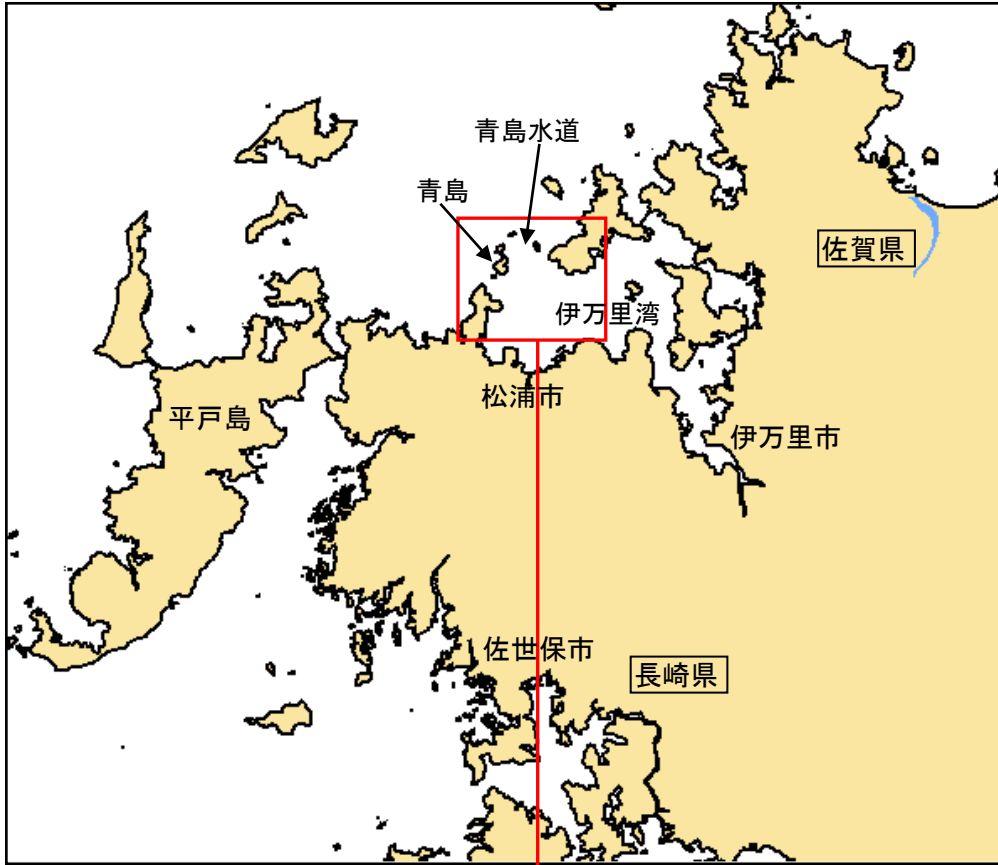
平成29年4月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成28年10月28日 08時40分ごろ
発生場所	長崎県松浦市青島東方沖（大野瀬付近） 魚固島灯台から真方位255° 1,630m付近 （概位 北緯33° 25.2′ 東経129° 41.6′）
事故の概要	貨物船CHANG PINGは、北西進中、乗り揚げた。 CHANG PING は、船底外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年10月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 CHANG PING（ミクロネシア連邦籍）、1,464トン 9109172（IMO番号）、CHANG PING SHIPPING CO., LTD. 70.77m (Lr) × 11.50m × 7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,324kW、1994年建造
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 34歳 締約国資格受有者承認証 船長（ミクロネシア連邦発給） 交付年月日 2016年3月31日 （2020年4月22日まで有効） 航海士（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 53歳 締約国資格受有者承認証 一等航海士（ミクロネシア連邦発給） 交付年月日 2016年6月22日 （2021年1月19日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視程 約3海里（M） 海象：波高 約0.5m、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか8人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、金属スクラップ約1,003tを積載し、船首約2.6m、船尾約4.4mの喫水で、平成28年10月28日08時17分ごろ中華人民共和国海門港に向けて伊万里湾の錨地を出発した。 本船は、航海士が、08時22分ごろ船長から船橋当直を引き継ぎ、甲板手を操舵に当たらせ、電子海図表示装置及び1.5Mレンジ

	<p>としたレーダーを作動させて手動操舵により北西進した。</p> <p>船長は、針路、速力及び周辺の漁船に注意することを指示して船橋当直を引き継いだ後、朝食をとるために降橋した。</p> <p>本船は、伊万里湾入口の青島水道に向けて、青島南東方沖を約9～10ノット(kn)の対地速力で北西進中、航海士が、右舷船首方に多数の漁船(以下「漁船群」という。)を視認し、青島水道に向かう変針予定場所に差し掛かったものの、漁船群を避ける目的で北西進を続けていたところ、08時40分ごろ青島東方沖の大野瀬付近の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、乗組員に指示して損傷状況及び浸水の有無を確認した後、海上保安庁及び船舶所有者に本事故発生のお知らせを行い、29日07時20分ごろタグボートによって離礁し、伊万里湾に錨泊した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 AISの記録(抜粋) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、荒天避難の目的で28日04時ごろから伊万里湾に錨泊していた。</p> <p>本船は、海図W166(伊万里湾及付近、3万5千分の1)を備えていた。</p> <p>海図W166によれば、青島北東岸と魚固島北岸の中間付近に右舷標識である大野瀬灯浮標が設置されており、青島北東岸から約1,000m東方の同灯浮標間にかけて、大野瀬と称する高さ約1.8mの水上岩の周囲に干出岩等の浅所が拡張している。</p> <p>本船の電子海図表示装置には、大野瀬、その付近の浅所、水深等が表示されていなかった。(写真1参照)</p> <div data-bbox="624 1301 1361 1832" data-label="Image"> </div> <p>写真1 本船の電子海図表示装置画面</p> <p>航海士は、本事故当時、海図W166ではなく、電子海図表示装置を見て船位を確認しており、青島北東岸東方沖にある大野瀬付近の浅所の存在を知らなかった。</p>
<p>分析</p>	

<p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、青島南東方沖を北西進中、航海士が、青島北東岸東方沖にある大野瀬付近の浅所の存在を知らなかったことから、右舷船首方の漁船群を避けようとして北西進を続け、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士は、海図W166ではなく、大野瀬付近の浅所が表示されていない電子海図表示装置を見て船位を確認していたことから、同浅所の存在を知らなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、青島南東方沖を北西進中、航海士が、青島北東岸東方沖にある大野瀬付近の浅所の存在を知らなかったため、右舷船首方の漁船群を避けようとして北西進を続け、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・海図等を用いて事前に航行予定海域の水路調査を行うこと。 ・電子海図表示装置については、性能等を理解した上で使用すること。

付図1 航行経路図



付表1 A I Sの記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地速力 (kn)	対地針路※ (°)	船首方位※ (°)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
08:16:44	33-22-45.7	129-43-30.7	0.2	049.6	100
08:17:44	33-22-45.3	129-43-31.7	1.7	102.4	065
08:19:24	33-22-47.6	129-43-35.0	2.9	002.6	326
08:19:44	33-22-48.5	129-43-34.6	2.9	326.8	316
08:21:25	33-22-54.0	129-43-28.9	5.4	318.6	318
08:27:04	33-23-24.8	129-42-57.9	8.3	326.8	326
08:28:04	33-23-32.0	129-42-52.3	8.7	327.2	326
08:30:44	33-23-53.1	129-42-36.3	9.7	327.3	326
08:32:44	33-24-09.5	129-42-23.7	10.0	327.4	326
08:34:44	33-24-25.9	129-42-10.6	9.8	325.6	324
08:35:44	33-24-34.0	129-42-03.9	9.8	327.8	326
08:36:23	33-24-39.5	129-41-59.8	9.8	328.2	326
08:38:25	33-24-56.4	129-41-47.2	9.9	327.3	326
08:46:05	33-25-12.2	129-41-35.4	0.0	092.3	326

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。