

船舶事故調査報告書

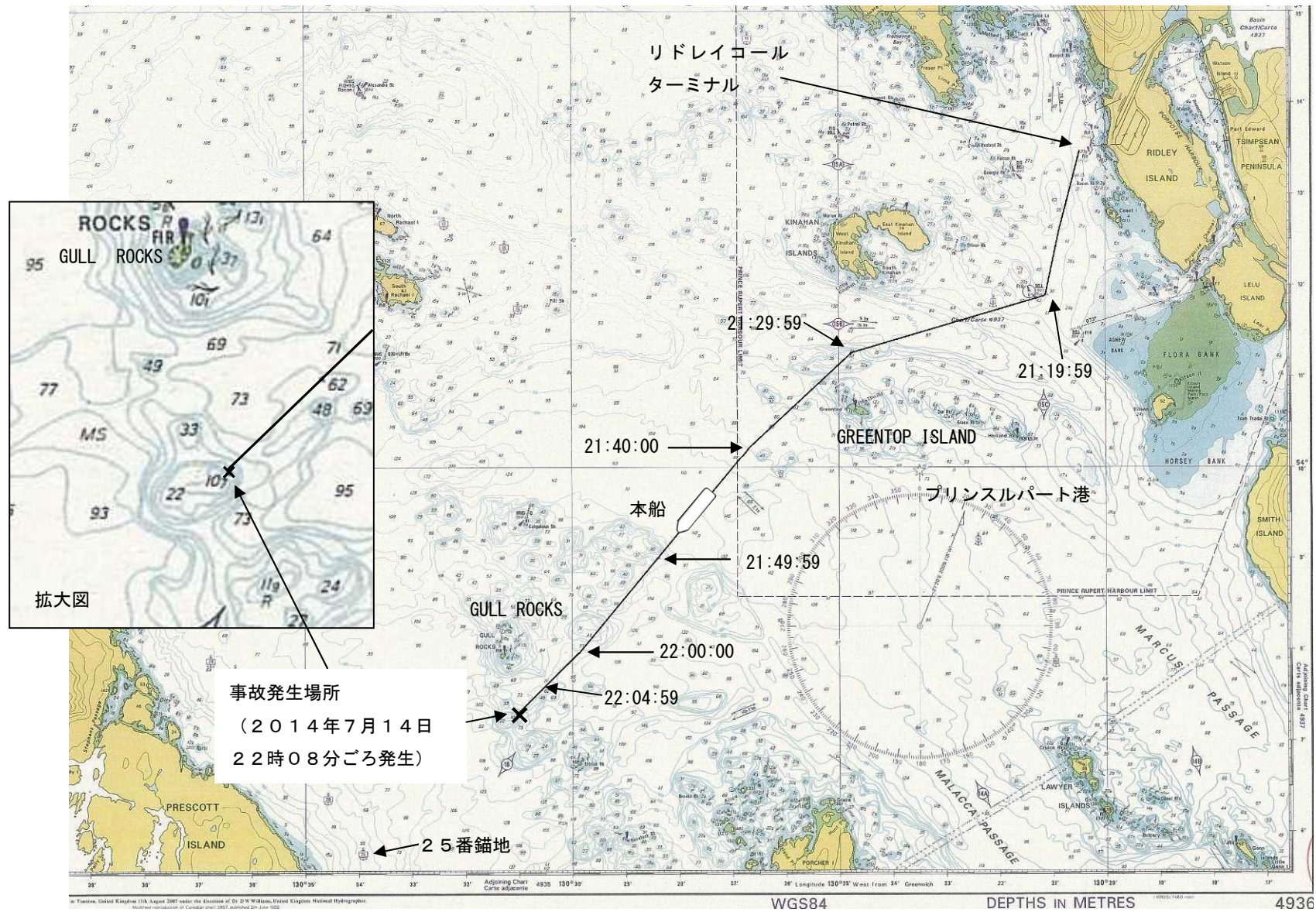
平成27年7月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年7月15日 14時08分ごろ（現地時刻 2014年7月14日 22時08分ごろ）
発生場所	カナダ国ブリティッシュコロンビア州プリンスルパート港南西方沖 <small>ガールロックス</small> GULL ROCKS灯台から真方位166° 0.7海里（M）付近 （概位 北緯54° 07.30′ 西経130° 31.04′）
事故調査の経過	平成26年7月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。 AMAKUSA ISLANDの実質的利害関係国に対し、意見照会を行った。
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 <small>アマクサ アイランド</small> AMAKUSA ISLAND、44,547トン 141294（IMO番号 9303900）、飯野海運株式会社、九電産業株式会社（船舶所有会社）、イイノマリンサービス株式会社（船舶管理会社） 228.00m×36.50m×19.13m、鋼 ディーゼル機関、9,966kW、平成17年8月20日
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国） 男性 51歳 締約国資格受有者承認証 船長（日本国発給） 交付年月日 2014年5月15日 （2019年5月14日まで有効） 水先人（不詳） 男性 年齢 不詳 水先免状 不詳
死傷者等	なし
損傷	フォアピークタンクの右舷船底外板、1番及び2番の各右舷バラストタンクの船底外板に破口
事故の経過	本船は、本船船長ほか19人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、石炭80,021tを積載して水先人が乗船し、船首及び船尾共に約13.33mの喫水をもって、プリンスルパート港の25番錨地に向け、2014年7月14日20時45分（現地時刻、以下同じ。）ごろリドレイコールターミナルを離棧した。 本船船長は、離棧前、運航会社から錨地で待機せよとの指示を受け、船橋で水先人と錨地までの航路計画を打ち合わせた。

	<p>本船は、グリーントップ島北方沖を通過した後、錨地へ直行する進路となり、錨地までの距離約3.5Mの地点において、主機を極微速力前進とし、対地速力を約6.0ノット(kn)として南西進中、22時08分ごろ、船首が浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船船長は、船首配置の一等航海士から振動を感じた旨の報告を受け、前進行きあしが無く、水先人が主機を止めるように指示した後、英国版海図4936(プリンスルパート港)を確認し、同海図に記載されている水深10.7mの地点に乗り揚げたと分かった。</p> <p>本船船長は、乗組員にバラストタンクの測深を行わせたところ、フォアピークタンク、1番及び2番の各右舷バラストタンクに浸水があることを知り、船舶管理会社へ事故の報告をした。</p> <p>水先人は、カナダコーストガードに通報した。</p> <p>本船は、15日02時25分ごろ後進にかけて自力で離礁し、04時15分ごろ別の錨地で投錨した。</p> <p>本船は、仮修理を終えて、9月9日09時20分ごろ日本に向けて出港した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 VDRの位置情報(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、風浪 2</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、レーダー2台があったが、電子海図情報表示装置(ECDIS)は備えていなかった。</p> <p>本船は、船橋に水先人のほか本船船長、三等航海士及び操舵手を配置していた。</p> <p>本船船長は、水先人からグリーントップ島から25番錨地に直行する航路計画を示され、水先人と共に海図を確認したが、浅所があることに気付かなかった。</p> <p>本船船長及び水先人は、海図の本事故発生場所の水深が10.7mあると思った。</p> <p>本船船長は、離棧後、水先人の航路計画を海図にコースラインとして記入し、三等航海士に説明した。</p> <p>本船船長は、2007年5月ごろ、船長となり、2014年5月に本船に乗船した。</p> <p>水先人は、満載した船を出港させずに錨地へ移動させることはまれなことであると思った。</p> <p>船舶管理会社の安全管理規程には、次のとおり記載されていた。</p> <p>船長又は船橋配置する者は、水先人から提示された航路計画を水先人乗船後、水先人を交えて速やかに協議すること。計画の変更は、水先人が開始される前、船橋配置員の責任でその変更を確認し、記録すること。</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、リドレイコールターミナルを離棧してプリンスルパート港の錨地に向かう際、本船船長が、プリンスルパート港南西方沖の浅所を通る航路計画を立てたことから、同浅所に向けて航行し、乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船船長は、水先人の提示した航路計画に基づいて海図を確認した際、水深10.7mを107mと誤認した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、リドレイコールターミナルを離棧してプリンスルパート港の錨地に向かう際、本船船長が、プリンスルパート港南西方沖の浅所を通る航路計画を立てたため、同浅所に向けて航行し、乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船舶管理会社は、本事故後、事故の情報を発行して全ての管理船舶に周知を行った。</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"> ・水先人は、水先する船舶の乗組員と十分な情報を交換すること。 ・船長や航海士は、水先人の提示する航路計画を海図などで精査すること。

付図1 推定航行経路図



付表1 VDRの位置情報(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ')	西経 (° - ')	船首方位 (°)	対水速力 (kn)
20:54:59	54-13.590	130-20.355	203.3	1.1
20:59:59	54-13.454	130-20.478	199.3	2.4
21:09:56	54-12.572	130-20.871	192.1	5.9
21:19:56	54-11.609	130-22.152	260.0	7.1
21:29:59	54-11.260	130-24.742	250.3	8.6
21:40:00	54-10.223	130-26.689	214.8	8.9
21:49:59	54-08.987	130-28.327	214.8	8.2
21:54:59	54-08.438	130-29.096	224.8	7.6
22:00:00	54-07.973	130-29.885	224.7	6.5
22:04:59	54-07.572	130-30.570	226.6	5.7
22:05:59	54-07.501	130-30.698	226.7	5.4
22:06:58	54-07.428	130-30.827	226.7	5.4
22:08:00	54-07.359	130-30.947	226.7	5.4
22:08:59	54-07.303	130-31.043	228.5	0.7
22:09:58	54-07.302	130-31.043	229.9	-0.1

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。