

船舶事故等調査報告書

平成21年10月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009神第114号
事故等種類	衝突
発生日時	平成21年4月25日 01時00分ごろ
発生場所	和歌山県友ヶ島水道友ヶ島灯台から真方位285° 1,050m付近 (概緯 北緯34° 17.0′ 東経134° 59.4′)
事故等調査の経過	平成21年4月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 貨物船 ユアン ツイ (パナマ)、37,663トン 9166900 (IMO 番号)、KP5 INTERNATIONAL S.A. B 引船 ボサン BOSUNG T-5 (大韓民国)、189トン 8864397 (IMO 番号)、BOSUNG MARINE TRANSPORTER CO.,LTD C 台船 ボサン BOSUNG 9001、1,980トン BSB-050502、SEAL CO.,LTD
乗組員等に関する情報	A 船長（中華人民共和国）、水先人（大阪湾水先区一級水先人水先免状） B 船長（大韓民国） C なし
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部及び左舷側外板2箇所に擦過傷 B 右舷船尾部外板にき裂を伴う凹損 C 右舷側外板前端及び後端に擦過傷
事故等の経過	A 船は、船長ほか20人が乗り組み、友ヶ島水道南方で水先人が乗船し、同人の水先の下、約11ノット（kn）の速力で同水道を北進した。 水先人は、A船に乗船したとき、左舷船首方約3海里に北進するB船引船列を認め、同引船列と左舷正横距離2ケーブル、友ヶ島を右舷正横距離4ケーブルとして友ヶ島灯台通過直後に追い越す予定で航行したところ、B船引船列が徐々に針路を右方に変えているように見えたため、船長が昼間信号灯により警告したが、VHFによりB船を呼び出し、B船引船列の意図を確認するなどの措置はとらなかった。 水先人は、B船引船列との通過距離が若干狭まったものの、友ヶ島灯台通過直後に安全に追い越せるものとして針路000°で続航したが、友ヶ島灯台を通過した直後、右方からの強い潮流により船首が左方に振れたため、針路005°、さらに右舵一杯を令したが、A船は左方に圧流されてB船引船列に著しく接近する態勢となり、A船の船首と、B船引船列のえい索とが衝突した。 B船は、船長ほか1人が乗り組み、乗組員6人がのる台船を約70mのえい索でえい航してB船引船列とし、友ヶ島水道を約355°の針路、約7knの速力で北進した。 友ヶ島灯台の南西方に至ったB船引船列は、右舷後方から追い越し態勢で接近するA船を右舷正横2ケーブルで通過させる態勢で航行したとこ

	<p>ろ、まもなく強い南西流を受け始め、左方への圧流を防ぐため針路を右方に転じ、実効針路006~007°として続航したが、VHFによりA船を呼び出し、警告するなどの措置はとらなかった。</p> <p>B船引船列は、友ヶ島灯台を通過した直後、右舷正横距離2ケーブルとなっていたA船が急激に左転し、著しく接近する態勢となり、前述のとおり衝突した。</p> <p>A船は、航行に支障はなく、B船引船列は、えい索が切断したため直ちに台船を別のえい索でえい航し、その後、両船とも海上保安部の取り調べを受けた。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：うねり なし、波高 高くない、潮流（友ヶ島水道） 南流約2.3kn</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり（A船の汽笛が鳴らなかった。） あり 次のとおりであったものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 潮汐表によると、当時、友ヶ島水道の潮流は南流最強20分前の約2.3knであったが、A船、B船引船列とも大阪湾東部から同水道北口に向け流れる強い南西流の影響を受けた。 2 水道中央部を北進していたB船引船列は、早い時期から南西流の影響を受け、左方への圧流を防ぐため右寄りに針路をとるようになり、A船から見てB引船列が右転したように見えることとなった。 3 友ヶ島寄りのほぼ予定針路線上を進んだA船は、友ヶ島灯台を過ぎた途端、強い南西流の影響で船首が左に落とされるとともに左方に圧流された。 4 A船の船長、水先人とも、A船が潮流により大きく左方に圧流され、B船引船列に接近していったことに気付かず、衝突するまでB船引船列が右転して接近してきたと判断していた。 5 B船引船列から見るとA船が突然左転したように見えた。 6 両船とも、AISを装備していたが、A船では、レーダーが古く、B船引船列の画像にAISマークが表示されず、事故後、AIS機器を見た航海士がB船のAIS装備に気付き、同船をVHFで呼び出し、以後、交信を確立することができた。
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、友ヶ島水道北口付近において、A船が友ヶ島寄りを、B船引船列が中央寄りをそれぞれ北進中、A船が同引船列を追い越す際、船体が左方に圧流されてB船引船列に急速に接近したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	

備考	事故後、大阪湾水先人会では、各水先人に対し、夜間、南流2knを超える友ヶ島水道において、最大喫水9m以上の船舶で入湾する場合、最狭部での漁船等の小型船を除く船舶の追い越しを禁止する旨の通達を出した。
----	---