

船舶事故調査報告書

平成22年11月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成22年6月26日 12時20分ごろ
発生場所	愛知県三河港 蒲郡市三河港蒲郡東防波堤西灯台から真方位228° 830m付近 （概位 北緯34° 48.6′ 東経137° 13.1）
事故調査の経過	平成22年7月7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。
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	自動車運搬船 ^{エリダナス リーダー} ERIDANUS LEADER（パナマ共和国）、59,637トン 9498602（IMO番号）、NADA V SHIPPING CO. LTD. INC. 199.90m×32.26m×25.28m、鋼 ディーゼル機関、14,280kW、2010年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 50歳 免状不詳 水先人 男性 68歳 伊勢三河湾水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成8年12月17日 交付年月日 平成21年9月28日 有効期間満了日 平成23年12月16日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部に黄色仮設灯浮標の錨鎖痕 灯浮標 流失
事故の経過	本船は、船長ほか20人（乗組員全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、三河港（蒲郡地区）蒲郡ふ頭9号岸壁（以下「9号岸壁」という。）に出船右舷係留して完成車2,705台（約4,127トン）を積載し、船首喫水約8.00m、船尾喫水約8.15mで、全係留索を放して離岸した。 右舷側のウィングで操船指揮にあたっていた水先人は、沖合から岸壁に向けて風力3の風が吹く状況下、船尾左舷側に配置したタグボートに正横方向に引かせるとともに、バウスラスターを左一杯にかけ、船体が9号岸壁から離れかけたところで機関を極微速力後進にかけた。 水先人は、船首が思うように9号岸壁から離れないので、左舵一杯にとって機関を微速力前進にかけ、船首を同岸壁から離そうとしたところ、船尾部が9号岸壁に接近し始めたので、タグボートに船尾部を左舷方に引かせるなどして同岸壁への接近を抑えた。 水先人は、前進行きあしがついて船首方に仮設された黄色円柱灯浮標

	<p>(以下「本件灯浮標」という。)に接近していることに気付き、機関を全速力後進に、バウスラスターを左一杯にかけて本件灯浮標との衝突を避けようとしたが、平成22年6月26日12時20分ごろ、右舷船首部が本件灯浮標に衝突した。</p> <p>本件灯浮標は、しばらくの間付近海面で確認されていたが、のち流失した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 3～5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>三河港（蒲郡地区）は、渥美湾の北部に位置しており、蒲郡ふ頭及び浜町ふ頭から湾中央に向けて水深10～11m、可航幅約200mの水路（以下「蒲郡水路」という。）が設けられている。</p> <p>9号岸壁は、蒲郡ふ頭の南端に位置し、蒲郡水路に面している。</p> <p>9号岸壁の南西端から蒲郡水路に沿って浅所域が拡張しており、同南西端の南方約200mのところ（水深約10m）に、同水路の右側端を示す直径約0.5m、水面上高さ約1mの本件灯浮標が敷設されていた。</p> <p>本船は、本事故当時の喫水及び風速約8m/sの風が吹く状況下において、バウスラスターのみで約0.26deg/sの回頭角速度で旋回することができた。</p> <p>水先人は、名古屋港での水先業務が多く、自動車専用船の離着岸操船も数多く経験していたが、9号岸壁での離着岸操船は3回のみであった。</p> <p>伊勢三河湾水先区水先人会は、原則として9号岸壁からの離岸時にはタグボート2隻を使用するとしていたが、水先人は、本事故当時、風力3（平均風速4.5m/s、最大瞬間風速7.9m/s）の東南東風であったこと、及び本船が1,494馬力のバウスラスターを備えていることから、3,500馬力のタグボート1隻を船尾に配置して離岸した。</p> <p>本船の船舶自動識別装置（AIS）の情報記録によれば、次のとおりであった。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 本船は、離岸したのち、9号岸壁前端の方位が約031°であることに對し、対地針路約036°で後進した。 (2) 12時14分ごろ、本船の船首が9号岸壁の前面から約30m離れた状況で前進行きあしとなった。 (3) その後、増速とともに右舷方への圧流が減少し、12時18分ごろ、船速が約2.9ノットとなり、船首方位と対地針路がほぼ一致する状況となった。 (4) 12時18分過ぎ、本件灯浮標まで約110mとなり、減速が始まったが、12時20分ごろまで船首方位と対地針路はほぼ同じであった。 (5) 12時20分30秒ごろから、本船は、対地針路約038°で後進し、12時27分ごろ再度前進行きあしとなり、蒲郡水路に沿って出航した。

分析	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	あり なし なし 本船は、三河港（蒲郡地区）において、9号岸壁を離れて蒲郡水路を出航する態勢とする際、同水路の中央付近に向首する前に前進行きあしとなり、同水路の右側端を示す本件灯浮標に衝突したものと考えられる。 本船は、前進速力となったのち、船首方位と対地針路との差が減少し、本件灯浮標に衝突前の減速時でも船首方位と対地針路はほぼ一致していることから、風に圧流される状況ではなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、三河港（蒲郡地区）において、9号岸壁を離れて蒲郡水路を出航する態勢とする際、同水路の中央付近に向首する前に前進行きあしとなったため、同水路の右側端を示す本件灯浮標に向けて航行し、本件灯浮標に衝突したことにより発生したものと考えられる。	