

船舶事故調査報告書

平成22年8月26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
発生日時	平成22年2月25日 04時43分ごろ
発生場所	<small>おのみちいとさき</small> 広島県尾道系崎港第6区（三原湾） <small>まつはま</small> 尾道系崎港松浜防波堤南灯台から真方位240° 770m付近 （概位 北緯34° 22.8′ 東経133° 06.3′）
事故調査の経過	平成22年4月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A ケミカルタンカー <small>サニー オリオン</small> SUNNY ORION、7,771トン、 9511143（IMO番号）、株式会社新来島波止浜どっく 118.68m(Lr)×19.60m×11.50m、鋼 ディーゼル機関、3,900kW、2009年12月 B 貨物船 <small>めいほう</small> 第八明豊丸、487トン 134112、個人所有 63.32m(Lr)×13.00m×7.53m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年12月
乗組員等に関する情報	A ドックマスター、男性、58歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年11月15日 免状交付年月日 平成20年7月25日 免状有効期間満了日 平成25年8月7日 B 船長、男性、41歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成2年7月12日 免状交付年月日 平成17年8月29日 免状有効期間満了日 平成22年8月28日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾外板に擦過傷 B 船首に擦過傷
事故の経過	A船は、ドックマスターA及び造船所の作業員13人が乗船し、タンクテスト用清水を補給するため、平成22年2月22日16時35分ごろ事故発生場所付近に左舷錨を投下し、錨鎖を7節まで延ばして錨泊を始めた。 ドックマスターAは、25日03時00分ごろ守錨当直につき、東向きの潮流によりA船が西方を向き、A船の東方に錨泊していたB船との距離が近くなったので、汽笛で注意を喚起したが、04時43分ごろ、A船の

	<p>右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、広島県三原市幸崎の到着時刻を調整するため、西流末期の01時30分ごろ、A船の東方300m付近で左舷錨を投下し、錨鎖を3節延ばして錨泊したのち、守錨当直者を配置せずに全員が休息した。</p> <p>その後、潮流が東流に変わったことから、両船ともに船体の向きが変わり、次第に両船の距離が近くなった。</p> <p>船長Bは、A船が吹鳴する汽笛で04時20～30分ごろ目覚め、A船との距離が近くなったことを知り、機関用意を指示し、甲板員とともに船首に急行して左舷錨のブレーキを緩め、A船との距離を広げようとして錨鎖を約1～1.5節延出したが、衝突した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：風浪 なし、潮汐 上げ潮の初期(01時14分低潮、08時33分高潮)</p> <p>尾道水道の潮流</p> <p>2月24日23時40分 西流最強 1.1ノット (kn)</p> <p>25日02時31分 転流</p> <p>06時21分 東流最強 1.5kn</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首尾とも約7.8m、B船の喫水は、船首約3.6m、船尾約5.4mであった。</p> <p>事故発生場所の水深は、約25mであった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>A船及びB船は、尾道糸崎港第6区において錨泊中、潮流が転流したことに伴い、両船の向きが変わって距離が近くなり、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、守錨当直者が、A船の東方で錨泊中のB船との距離が近くなったことに気付き、B船に対して汽笛を吹鳴し、注意喚起信号を行ったものと考えられる。</p> <p>B船は、錨泊中のA船の付近で錨泊する際、転流に伴ってA船の向きが変わることを考慮せず、A船との安全な距離をとらなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、守錨当直者を配置していなかったため、潮流が東流になって両船が接近したことに気付かず、船長BがA船の吹鳴する汽笛で目覚め、A船との距離が近くなったことを知り、機関用意を指示するとともに、甲板員と左舷錨のブレーキを緩めてA船との距離を広げようとし、錨鎖を約1～1.5節延出したものと考えられる。</p> <p>B船の錨泊開始時の潮流は、西流の末期であり、</p>

		事故発生時は、東流の初期であったものと考えられる。
原因	<p>本事故は、夜間、尾道糸崎港第6区において、A船が錨泊中、B船が、潮流が西流末期にA船の付近で錨泊する際、A船との安全な距離をとらずに錨泊し、また、守錨当直者を配置していなかったため、東流になって両船が接近したことに気付かず、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>	