

船舶事故等調査報告書

平成22年5月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010函第1号
事故等種類	衝突
発生日時	平成21年12月12日 05時45分ごろ
発生場所	北海道苫小牧港第1区 苫小牧港西防波堤灯台から真方位049° 2.0海里（M）付近（概位 北緯42° 38.6′ 東経141° 39.2′）
事故等調査の経過	平成22年1月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 ロールオン・ロールオフ貨物船 ^{おうゆう} 王郵丸、9,841トン 136523、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び四国開発フェリー株式会社（船舶所有者）、株式会社エムティシーズ（船舶借入人）、近海郵船物流株式会社（運航者） B 貨物船 ^{リッチランド} RICH LAND、(カンボジア王国)、1,400トン 8315255（IMO 番号）、SINOLUCK ENTERPRISE LTD
乗組員等に関する情報	船長A、三級海技士（航海） 船長B（中華人民共和国国籍）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に凹損及び左舷前部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に破口
事故等の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、苫小牧港第1区晴海ふ頭南方沖の狭い水路を係留予定の岸壁に向けて北東進中、B船は、船長Bほか8人が乗り組み、晴海ふ頭第1号岸壁に係留中、平成21年12月12日05時45分ごろ、苫小牧港西防波堤灯台から真方位049° 2.0M付近において、A船の左舷船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。 A船は、自力で予定していた岸壁に係留した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南東、風力 8、視界 良好 海象：波 ほとんどなし
その他の事項	船長Aは、事故前日、苫小牧港の気象情報を入手し、本船が苫小牧港に入港する頃、低気圧の北海道への接近により、南東風約10m/sが予測されたので、入港する際に使用する引船1隻を手配した。 船長Aは、苫小牧港外に至ったとき、運航会社の苫小牧事務所からの通報で風向が南東、風速が約9m/sであることを知り、運航基準により入港可能なことを確認した。 A船は、船首が晴海ふ頭に係留中のB船の船尾に並んだころ、南東風が強まり、船長Aが右舵一杯を取り、船首尾のスラスターを右一杯にかけ、引船に右後方に引かせた。

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 あり あり A船は、風の影響を受けやすい船型をしており、南東風をほぼ正横方から受けて航行していたものと考えられる。 A船は、苫小牧港第1区において、南東風を受けながら係留予定の岸壁に接近した際、風速を考慮した操船が適切でなかったため、風下に係留していたB船の方向に圧流された可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、苫小牧港第1区において、A船が係留予定の岸壁に向けて航行中、B船が晴海ふ頭に係留中、A船が南東風を受けながら係留予定の岸壁に接近した際、風速を考慮した操船が適切でなかったため、A船がB船の方向に圧流されて両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。	