

船舶事故調査報告書

平成23年1月20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3月27日 17時15分ごろ
発生場所	愛媛県松山市由利島 ^{ゆり} 南東方沖 由利島灯台から真方位108° 1,550m付近 （概位 北緯33° 50.5′ 東経132° 32.9′）
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、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 ^{ウェイ ロング} WEI LONG、1,483トン、船籍港 ベリーズ 8879160（IMO番号）、WINNER SHIPPING CO.LTD. 75.15m×12.00m×7.13m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1994年（建造年） B ケミカルタンカー ^{にっせい} 日誠丸、498トン 133682、隆政汽船有限会社 64.40m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年9月24日
乗組員等に関する情報	A 一等航海士（中華人民共和国籍） 男性 52歳 乙類二等（中華人民共和国発給） B 船長 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年8月17日 免状交付年月日 平成19年1月16日 免状有効期間満了日 平成24年2月26日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首ベルマウスに凹損 B 左舷船首部に破口、左舷ブルワークが倒壊
事故の経過	A船は、船長Aほか9人が乗り組み、由利島東方の伊予灘推薦航路を針路約223°（真方位、以下同じ。）及び速力10.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で南西進中、一等航海士Aが、右舷船首約0.3海里に接近したB船に初めて気づき、右舵一杯に引き続いて左舵一杯を取ったが、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bほか5人が乗り組み、由利島南方を針路約084°及び約10.5knの速力で東進中、船長Bが、左舷前方から接近するA船を認めたので、針路及び速力を保持して航行した。 船長Bは、A船に避航する様子がないので、A船を避けようとして左舵

	をとったところ、A船が右転したので右舵一杯としたが、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。	
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏	
その他の事項	日没時刻：18時26分ごろ	
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 A船は、由利島東方の伊予灘推薦航路を南西進中、一等航海士Aが、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に気付かず、B船の進路を避けずに航行し、衝突したものと考えられる。 B船は、由利島南方を東進中、船長Bが、左舷前方にA船を視認し、針路及び速力を保持して航行中、避航船であるA船に避航する様子がなかったが、警告信号を行わずに航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。 船長Bは、A船が直進するものと思い込み、A船との衝突を避けるための協力動作をとろうとして左転したところ、A船が右転したので右舵一杯としたが、衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、由利島南東方沖において、A船が南西進中、B船が東進中、一等航海士Aが、適切な見張りを行わず、B船と接近していることに気付かずに航行し、また、船長Bが、警告信号を行わずに航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	