

船舶事故調査報告書

平成23年3月31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 石川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月5日 17時56分ごろ
発生場所	愛媛県今治市伯方島南東方沖 <small>ほかた</small> <small>むつせ</small> 六ツ瀬灯標から真方位121° 2.2海里付近 （概位 北緯34° 10.5′ 東経133° 10.1′）
事故調査の経過	平成22年9月15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 <small>ユニオン フォーチュン</small> UNION FORTUNE（カンボジア王国）、1,880トン 8631491（IMO番号）、YOU LIAN SHIPPING COMPANY LIMITED 84.73m×12.50m×6.45m、鋼 ディーゼル機関、736kW、1988年11月 B 引船 <small>ふみ</small> 第二十八富美丸、135トン 135299、富美船舶株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 30.51m×7.50m×3.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年5月26日 C 台船 ヤマカ57 SD103、2,093トン なし、株式会社スチールハブ 65.00m×24.00m×3.80m、鋼 なし、2009年建造
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 34歳 管理級（航行）（総トン数3000トン以上の船舶の船長、中華人民共和国発行） 免状交付年月日 2007年9月28日 免状有効期間満了日 2012年9月28日 一等航海士（航海士A）男性 35歳 甲類（中華人民共和国発行） 免許年月日 2006年5月9日 免状有効期間満了日 2011年5月9日 B 一等航海士（航海士B）男性 65歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月7日 免状交付年月日 平成22年7月29日

免状有効期間満了日 平成27年8月6日									
死傷者等	なし								
損傷	A 右舷船首に破口及び擦過傷 B なし C 左舷後部外板に凹損及び擦過傷								
事故の経過	<p>A船は、船長ほか10人が乗り組み、スクラップ1,255tを積載し、伯方島南東方において来島海峡の潮待ちのため、船首を西方に向けて錨泊中、守錨当直中の航海士Aが、右舷船首45°付近に伯方瀬戸を通過してA船に接近する‘B船とB船に引かれたC船（以下「B船引船列」という。）を視認し、レーダーでB船引船列の針路が約150°（真方位、以下同じ。）であることを確認した。</p> <p>航海士Aは、B船引船列が右舷船首300m付近に接近したとき、B船が変針したものの衝突の危険があったので、B船に対して手を振って注意を喚起した。</p> <p>A船は、汽笛を吹鳴せずに船首を約290°に向けて錨泊中、B船がA船の船首方を通過したのち、A船の右舷船首部とC船の左舷後部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長及び航海士Bほか3人が乗り組み、鋼板約1,900tを積載したC船をえい航して全長約165mのB船引船列を構成し、約7.2ノット（kn）の対地速力で伯方瀬戸を南東進した。</p> <p>船橋当直中の航海士Bは、伯方瀬戸南口の伯方島と津波島の間を通過したとき、前路で錨泊中のA船を初めて視認し、A船の西方を通過することとして遠隔管制器による手動操舵を行いながら航行した。</p> <p>航海士Bは、B船引船列が右舷側から潮流（北東流）を受けて東方に圧流されたので、遠隔管制器のダイヤルを回して右舵約10°をとり、さらに、A船が左舷船首10°300m付近になったとき、再度、右舵約10°をとったが、左方への圧流が続き、A船との通過距離を十分に隔てていなかったため、B船引船列がA船に接近する状況となった。</p> <p>航海士Bは、A船との距離が約150mとなったとき、C船がA船に衝突しないように左舵をとったが、平成22年9月5日17時56分ごろ、B船引船列のC船とA船とが衝突した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風速 1.8m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 約0.6knの北東流</p>								
その他の事項	<p>A船は、レーダーを使用していた。</p> <p>A船の乗組員は、全員中華人民共和国籍であった。</p> <p>B船は、GPSプロッター及びレーダーを使用していた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、伯方島南東方沖において錨泊中、航海士Aが、B船引船列の接近に気付き、B船に対して手を振って注意を喚起したものの、A船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、伯方島南東方沖において、錨泊中のA船の西方に向けて南東進中、航海士Bが、</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>A船は、伯方島南東方沖において錨泊中、航海士Aが、B船引船列の接近に気付き、B船に対して手を振って注意を喚起したものの、A船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、伯方島南東方沖において、錨泊中のA船の西方に向けて南東進中、航海士Bが、</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>A船は、伯方島南東方沖において錨泊中、航海士Aが、B船引船列の接近に気付き、B船に対して手を振って注意を喚起したものの、A船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、伯方島南東方沖において、錨泊中のA船の西方に向けて南東進中、航海士Bが、</p>								

		<p>右舷側から潮流を受けてB船引船列が東方に圧流されていることに気付いた際、右舵約10°を2度とったものの、A船との通過距離を十分に隔てていなかったことから、B船引船列がA船に接近し、C船とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Bは、B船引船列が錨泊中の船舶の付近を航行するに当たり、潮流により圧流されていることに気付いた際、錨泊船との通過距離を十分に隔てるか、又は錨泊船の潮下を通過していれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、伯方島南東方において、A船が錨泊中、B船引船列が南東進中、航海士Bが、潮流による圧流を考慮してA船との通過距離を十分に隔てていなかったため、B船引船列が潮流により圧流されてA船に接近し、A船とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>