

船舶事故調査報告書

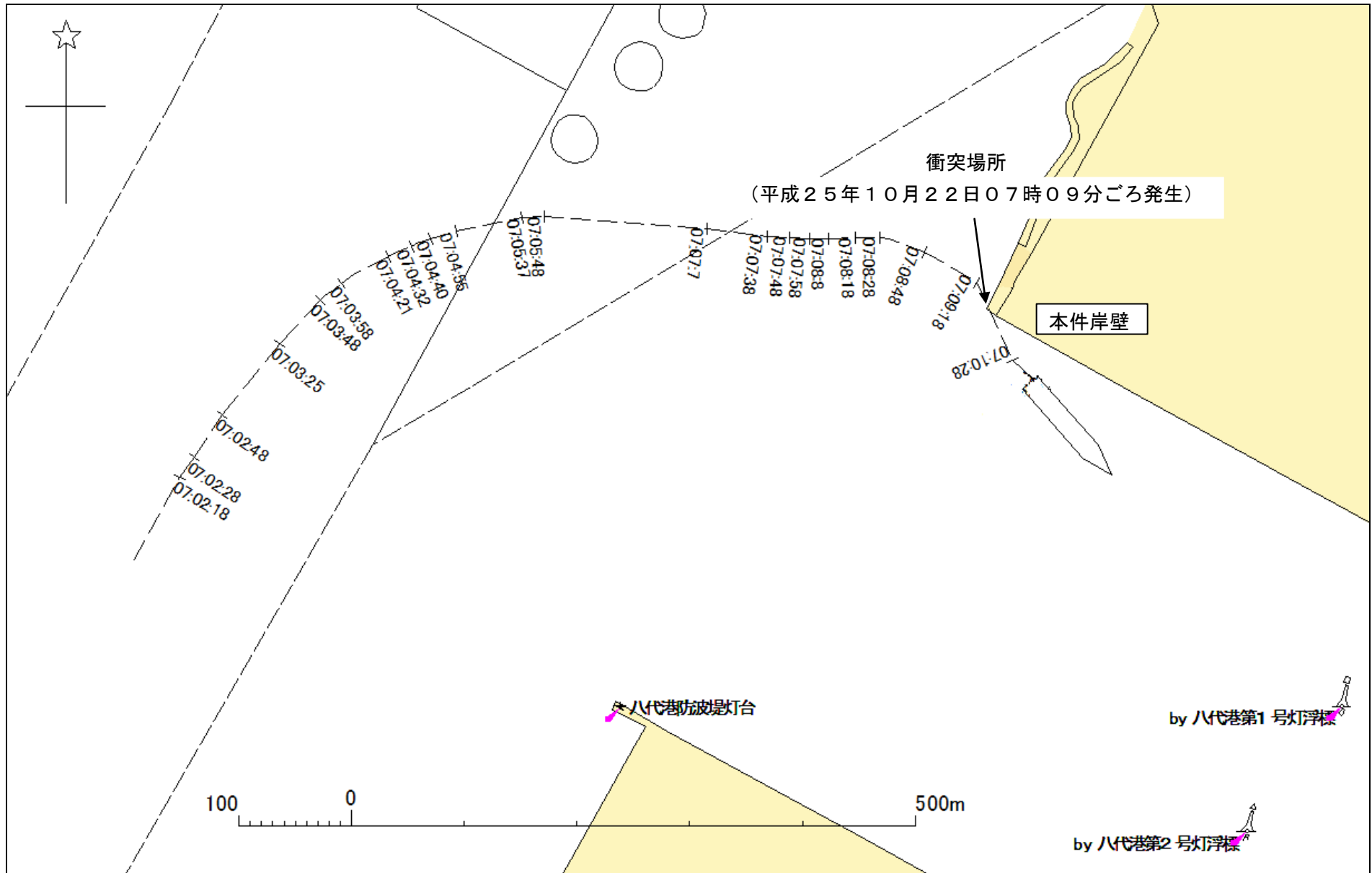
平成26年5月15日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成25年10月22日 07時09分ごろ
発生場所	熊本県八代市八代港 八代港防波堤灯台から真方位045° 480m付近 （概位 北緯32° 31.6′ 東経130° 32.2′）
事故調査の経過	平成25年10月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	貨物船 ユニオン サクセス（ベリーズ籍）、5,688トン 9538957（IMO番号）、CHINA NATIONAL ELECTRONICS IMP.&EXP.SHANDONG CO. 110.80m×18.20m×9.00m、鋼 ディーゼル機関、3,089kW、2010年（建造）
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 38歳 締約国資格受有者承認証 船長（ベリーズ発給） 交付年月日 2013年5月28日 （2016年12月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷中央部に亀裂を伴う擦過傷 岸壁 コンクリート壁に欠損
事故の経過	本船は、船長ほか16人（中華人民共和国籍）が乗り組み、空船で台湾台中港を出港し、八代港に向かった。 船長は、平成25年10月22日05時00分ごろ昇橋し、八代港の水路に進入した後、乗組員を入港配置に就け、操船指揮を行い、一等航海士を主機遠隔操縦ハンドル及びバウスラスタの操作に、操舵手を手動操舵にそれぞれ当たらせ、八代港の外港G13岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて針路約035°（真方位、以下同じ。）、速力（対地速力、以下同じ。）約6.5ノット（kn）で航行した。 本船が、八代港防波堤灯台の西方沖に差し掛かった頃、船長は、本件岸壁前面水域にえい網中の漁船を含む約10隻の小型船舶（以下「本件船舶群」という。）を認め、移動を促すため、数回にわたって

	<p>汽笛を吹鳴したものの、移動する気配がなかった。</p> <p>船長は、なんとか入港できると思い、速力を前進最微速の約3～4 knに減速し、本件船舶群を避けながら、右転するうち、本件岸壁への進入角度（岸壁と針路のなす角度）が次第に小さくなり、また、行きあしを減じる操作も行っていったところ、本件岸壁前縁を西北西側に延長したラインの左側から本件岸壁の西北西端に向けて接近する態勢となった。</p> <p>船長は、舵とバウスラスターを併用して右転を試みたが、07時09分ごろ左舷中央部が本件岸壁の西北西端に衝突した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮流 八代港口、南島の南東方約500mでは、北北東流約1.1knであった。</p> <p>潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約3.3m、船尾約4.5mであった。</p> <p>船長は、ふだん、岸壁への進入角度を約40°としていた。</p> <p>船長は、八代港の水路の基準針路が030°であったが、北寄りの潮流があると思い、約033°～035°の針路で航行した。</p> <p>船長は、2008年から船長職に就いており、本船には本年の4月から乗船していた。</p> <p>船長は、船長として八代港へ入港するのは初めてであったが、過去に乗組員として4～5回入港した経験があった。</p> <p>船長は、水先人の要請及び操船補助のタグボートの手配を行っていなかった。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、次のとおりである。</p> <p>八代港の針路法</p> <p>八代港三ツ島南灯浮標を左に見て内港入口に接近すればよいが、南北に流れる潮流があるので憩流時を選んだほうがよい。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 あり</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、八代港の本件岸壁に入船左舷着けしようとし、船長が、右舵を取って右回頭しながら、本件岸壁に向けて進入を始めたものの、本件船舶群が前面水域におり、右回頭が適切にできなかったことから、本件岸壁の西北西端に向けて接近し、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、八代港外港に北北東流の潮流があったので、左方へ圧流された可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、八代港の本件岸壁に入船左舷着けしようとし、</p>

	<p>船長が、右舵を取って右回頭しながら、本件岸壁に向けて進入を始めたものの、本件船舶群が前面水域にあり、右回頭が適切にできなかったため、本件岸壁の西北西端に向けて接近し、本件岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 港内に操船に支障をきたす小型船舶等があれば、移動を待って進入すること。・ 岸壁との衝突の危険が生じた場合には、直ちに行きあしを止めること。

付図1 推定航行経路図



付表1 A I S記録(抜粋)

平成25年10月22日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
07:01:28	32-31-25.4	130-31-40.3	037	032.6	4.5
07:02:18	32-31-28.6	130-31-42.5	046	032.9	4.3
07:02:28	32-31-29.1	130-31-43.0	048	033.7	4.2
07:02:48	32-31-30.4	130-31-44.0	053	035.6	4.1
07:03:25	32-31-32.4	130-31-45.9	069	038.9	4.4
07:03:48	32-31-33.7	130-31-47.3	084	047.2	4.6
07:03:58	32-31-34.2	130-31-48.0	089	052.7	4.4
07:04:21	32-31-35.0	130-31-49.6	100	060.9	3.9
07:04:32	32-31-35.2	130-31-50.4	104	064.5	3.7
07:04:40	32-31-35.5	130-31-51.0	106	068.2	3.4
07:04:55	32-31-35.7	130-31-51.9	109	072.0	3.1
07:05:37	32-31-36.1	130-31-54.1	114	081.7	2.7
07:05:48	32-31-36.1	130-31-54.9	112	088.9	2.8
07:07:07	32-31-35.8	130-32-00.4	114	098.5	3.6
07:07:38	32-31-35.5	130-32-02.4	114	094.8	3.5
07:07:48	32-31-35.5	130-32-03.2	115	094.1	3.5
07:07:58	32-31-35.5	130-32-03.9	117	093.6	3.5
07:08:08	32-31-35.5	130-32-04.5	120	092.0	3.6
07:08:18	32-31-35.5	130-32-05.4	126	090.8	3.9
07:08:28	32-31-35.5	130-32-06.3	133	093.3	4.2
07:08:48	32-31-35.1	130-32-07.7	144	108.7	3.8
07:09:18	32-31-34.2	130-32-09.5	153	126.0	3.4
07:10:28	32-31-32.0	130-32-10.7	149	147.5	1.5

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。