

船舶事故等調査報告書

平成22年10月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010横第47号
事故等種類	衝突
発生日時	平成22年3月25日 15時54分ごろ
発生場所	和歌山県串本町潮岬南東約180海里付近 (概位 北緯31°30.1′ 東経137°19.0′)
事故等調査の経過	平成22年3月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 液化ガスばら積船 エネルギーフロンティア、119,393トン 137173 (IMO番号)、東京エルエヌジータンカー株式会社 B 漁船 ^{めいとく} 名徳丸、19トン MZ2-10012 (漁船登録番号)、河上水産有限会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級海技士（航海） 二等航海士A、インドネシア共和国国籍、日本国免状（WATCHKEEPING OFFICER(Unlimited)） B 機関長B、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾外板擦過傷 B 右舷船首外板擦過傷
事故等の経過	A船は、船長ほか29人が乗り組み、液化天然ガス約67,323トンを積載し、針路約018° 速力約15ノット（kn）で潮岬東方沖を航行していた。また、B船は、船長ほか8人が乗り組み、針路約090° 速力約5～6knで漁場に向けて航行していた。 二等航海士Aは、レーダーで見張りに当たっていたが、強い雨の反射で接近するB船のレーダー映像を識別することができなかった。 二等航海士Aは左舷船首約20° 約200mにB船を視認し、衝突のおそれを感じ、右舵一杯とした。A船の位置を確認するために昇橋していた船長Aは、右舵一杯によりA船の船尾部がB船と接近しているのを知り、二等航海士Aに舵中央を指示した。 単独で当直にしていた機関長Bは、視界が悪く、窓ガラスが曇っていた状況下、レーダーを見ながら操船を行っていたが、強い雨の反射で、接近するA船のレーダー映像を識別できず、A船の存在に気付かなかった。 両船は、平成22年3月25日15時54分ごろ、潮岬南東方沖において、A船の左舷船尾部とB船の右舷船首部が衝突した。
気象・海象	気象：天気 雨、風 南西、風速 約16m/s、視程 約200m 海象：波高 約3m
その他の事項	A船のVDRによれば、15時53分40秒に「Hard starboard（右舵一杯）」、同53分44秒に、「No, no, no starboard, midship, midship（右転するな。舵中央、舵中央）」が記録され、同54分04秒に船橋内で警報が吹鳴した。

	<p>A船のVDRによれば、15時54分ごろの、A船の位置は、北緯31°30.1′ 東経137°19.0′であった。</p> <p>A船は、B船を視認後、注意喚起信号を吹鳴していなかった。</p> <p>A船及びB船は、霧中信号を吹鳴していなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船は北北東進中、B船は東進中、強い雨により視界が制限された潮岬南東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>二等航海士Aは、強い雨の反射でB船のレーダー映像を識別できず、衝突直前にB船を視認したものと考えられる。</p> <p>A船は、視界が制限された状況下、その時の状況に適した安全な速力で航行せず、また、音響信号を行わなかったものと考えられる。</p> <p>機関長Bは、強い雨の反射でA船のレーダー映像を識別できず、右舷後方から接近するA船に気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>B船は、視界が制限された状況下、音響信号を行わなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、強い雨により視界が制限された潮岬南東方沖において、A船が北北東進中、B船が東進中、二等航海士Aが衝突直前までB船に気付かず、また、機関長BがA船に気付かずに航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	