

# 船舶事故調査報告書

平成24年11月22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   |
| 発生日時  | 平成23年6月3日 10時30分ごろ   |
| 発生場所  | 和歌山県新宮市南東方沖<br>和歌山県串本町所在の潮岬灯台から真方位097° 29.5海里<br>(M) 付近<br>(概位 北緯33° 22.7′ 東経136° 20.5′)   |
| 事故調査の経過   | 平成23年6月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 貨物船 <sup>ゴールデン スプリング</sup> GOLDEN SPRING（パナマ共和国籍）、44,146トン<br>9363089（IMO番号）、GOLDEN SPRING MARITIME S.A.<br>229.00m×32.24m×20.20m、鋼<br>ディーゼル機関、10,738kW、2007年11月<br>B 漁船 <sup>たか</sup> 第二十三鷹丸、19トン<br>KO2-6882（漁船登録番号）、個人所有<br>16.85m (Lr) ×4.08m×2.10m、FRP<br>ディーゼル機関、558kW、平成5年7月  |
| 乗組員等に関する情報  | A 船長A（船長、台湾籍） 男性 63歳<br>締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給）<br>交付年月日 2008年12月18日<br>（2013年11月18日まで有効）<br>航海士A（三等航海士、中華人民共和国籍） 男性 25歳<br>締約国資格受有者承認証 三等航海士（パナマ共和国発給）<br>交付年月日 2011年2月25日<br>（2015年8月26日まで有効）<br>B 船長B 男性 29歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和50年2月10日<br>免許証交付日 平成19年7月17日<br>（平成25年6月30日まで有効）<br>甲板員B（インドネシア共和国籍） 男性 25歳 |
| 死傷者等  | なし   |

|   |  |
|---|--|
| <p>損傷</p>   | <p>A 右舷船首外板に擦過傷<br/>B 左舷船首船底部に亀裂</p>   |
| <p>事故の経過</p>  | <p>A 船は、船長A及び航海士Aほか18人（中華人民共和国籍等）が乗り組み、石炭約38,067tを積載し、航海士Aが船橋当直に当たり、和歌山県新宮市南東方沖を約12.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南西進した。</p> <p>航海士Aは、右舷船首約5MにB船のレーダー映像を認め、目視でB船の動静監視を行っていたところ、方位が船首方に変化しているようだったので、B船が船首方を至近距離で通過するものと思い、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>航海士Aは、B船が間近になったとき、衝突する虞があることに気付いて汽笛を吹鳴したが、平成23年6月3日10時30分ごろ、潮岬灯台から真方位097°29.5M付近において、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、汽笛の音を聞いて昇橋し、右舷船尾方にB船を認めたが、損傷した様子が見えなかったため、B船が後進をかけて衝突は免れたものと思い、そのまま航行を続け、海上保安庁からの連絡で衝突を知った。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか6人（インドネシア共和国籍等）が乗り組み、新宮市南東方沖を北太平洋マリアナ諸島周辺の漁場に向け、約9～9.5knの速力で自動操舵により南東進中、07時30分ごろ甲板員Bを船橋当直に当たらせた。</p> <p>船長Bは、自室で休憩中、甲板員Bの連絡で昇橋し、左舷前方の至近距離にA船を認めたが、衝突するまで何もできなかった。</p> <p>船長Bは、衝突後、海上保安庁に連絡した。</p> |
| <p>気象・海象</p>  | <p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視界 良好<br/>海象：波高 約2m</p>   |
| <p>その他の事項</p>   | <p>A船は、ARPA（自動衝突予防援助装置）付きレーダーを作動させていた。</p> <p>甲板員Bは、乙種甲板部航海当直部員の資格証明書を受有していた。</p> <p>船長Bは、船橋当直に当たる甲板員に対し、2M以内に接近する船舶があれば報告するよう指示していた。</p> <p>B船は、レーダー2台を装備し、他船が2M以内に近づくと警報が鳴る装置を備えていたが、本事故当時、甲板員Bは、同警報が頻繁に鳴ってうるさいのでスイッチを切っていた。</p>   |
| <p>分析</p> <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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし B なし</p>   |

|                  |  |
|------------------|--|
| <p>判明した事項の解析</p> | <p>A船は、新宮市南東方沖を南西進中、B船は南東進中、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、新宮市南東方沖を南西進中、航海士Aが、B船を認めた際、方位が船首方に変化しているようだったので、B船が船首方至近を通過するものと思い込んで同じ進路及び速力で航行したことから、A船とB船が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、ARPA機能を有効に活用していなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、新宮市南東方沖を南東進中、船長Bが、船橋当直中の甲板員Bの連絡で昇橋したところ、左舷前方至近にA船を認め、何もすることができずにA船と衝突したので、甲板員BがA船の接近に気付いていなかったことから、B船とA船が衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p>        | <p>本事故は、新宮市南東方沖において、A船が南西進中、B船が南東進中、航海士Aが、B船を認めた際、方位が船首方に変化しているようだったので、B船が船首方を至近で通過するものと思い込んで同じ進路及び速力で航行し、また、甲板員BがA船の接近に気付いていなかったため、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>  |
| <p>参考</p>        | <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"> <li>・当直中はレーダーの機能を有効に活用して見張りを適切に行うこと。</li> </ul>   |