

## 船舶事故調査報告書

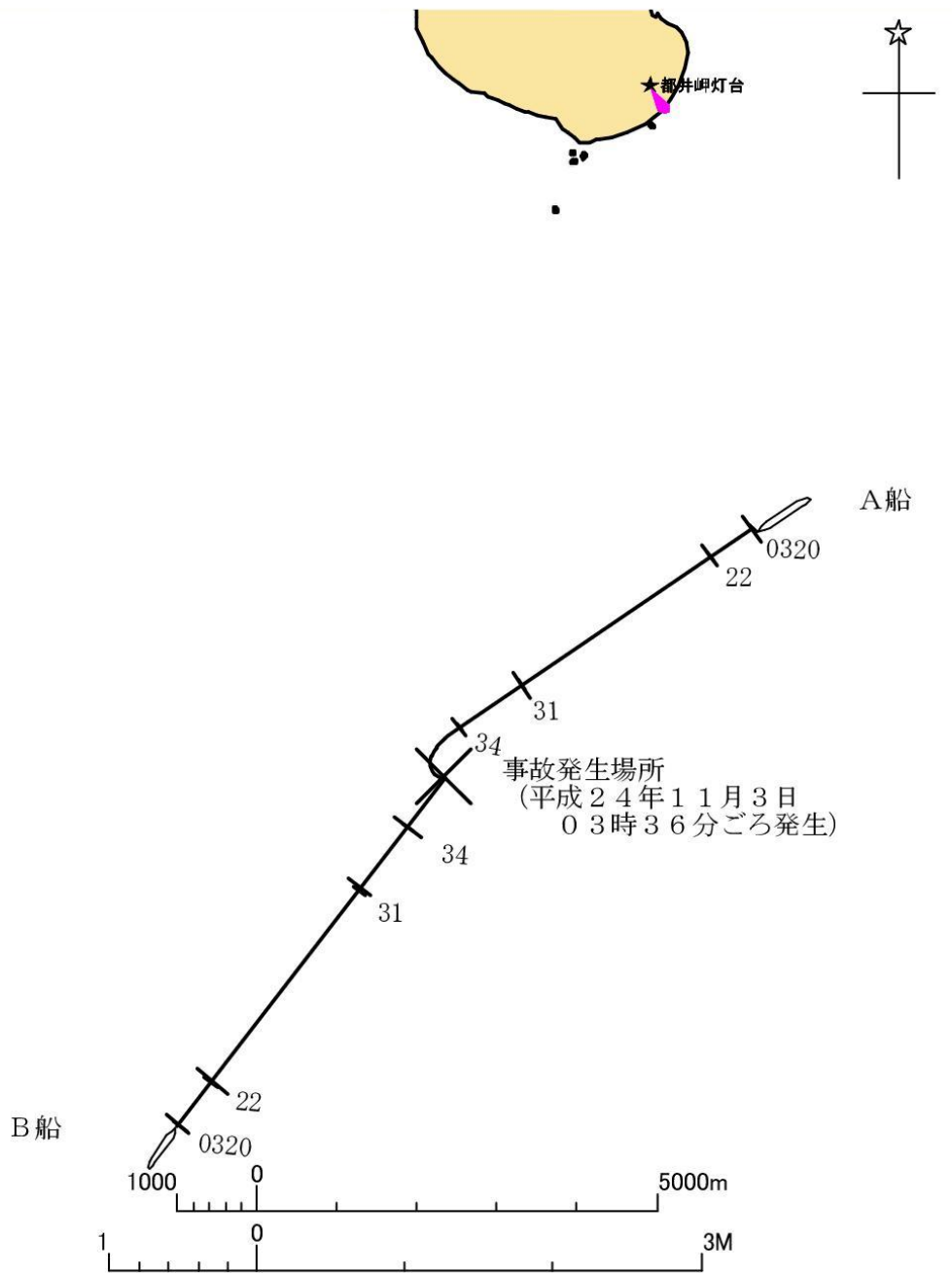
平成25年11月7日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年11月3日 03時36分ごろ
発生場所	宮崎県串間市都井岬南方沖 都井岬灯台から真方位196° 5.0海里（M）付近 （概位 北緯31° 17.3′ 東経131° 19.1′）
事故調査の経過	平成24年11月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 MING YANG（パナマ共和国籍）、1,997トン 9281138（IMO番号）、PANAMA MING YANG SHIPPING S.A.（パナマ共和国籍） 79.99m×13.60m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,080kW、2002年4月 B 油送船 宝生丸、366トン 132449、相馬海運株式会社 55.30m×9.30m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年9月22日
乗組員等に関する情報	A 三等航海士A（中華人民共和国籍） 男性 34歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年7月14日 （2015年11月26日まで有効） B 次席一等航海士B 男性 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和44年12月5日 免状交付年月日 平成22年4月13日 免状有効期間満了日 平成27年5月23日
死傷者等	A 軽傷 1人（甲板員A） B なし
損傷	A 右舷後部外板に破口、主機等に濡損 B 船首部及びバルバスバウ部に破口
事故の経過	A船は、船長A及び三等航海士Aほか12人が乗り組み、三等航海士A及び甲板員Aが航海当直に就き、都井岬南方沖を航海灯の灯火を

	<p>表示し、約10.2ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)として自動操舵で南西進した。</p> <p>三等航海士Aは、平成24年11月3日03時20分ごろ左舷船首方にB船の灯火を認め、ARPA(自動衝突予防援助装置)付きレーダーの画面を見たものの、継続して方位及び距離を確認しなかった。</p> <p>三等航海士Aは、03時34分ごろ接近したB船の灯火を左舷船首方に認め、B船がA船の前方に向かって左転していると思い、甲板員Aに指示して左舵一杯を取った。</p> <p>A船は、左転を続けて船首が南東に向いたとき、03時36分ごろ、都井岬灯台から196°(真方位、以下同じ。)5.0M付近において、A船の右舷後部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び次席一等航海士Bほか3人が乗り組み、次席一等航海士Bが単独で航海当直に就き、都井岬南方沖を航海灯の灯火を表示し、約10.8knの速力として自動操舵で北東進した。</p> <p>次席一等航海士Bは、03時20分ごろ右舷船首方にA船の灯火を認めてレーダーのARPAで確認したところ、B船の船首前方を横切ることが分かり、継続してA船に対する見張りをしていたが、03時32分ごろ船首方を通過して左舷側に出たA船を確認したのち、A船から目を離して航行した。</p> <p>次席一等航海士Bは、B船の船首方至近に右へ横切るA船のマストを認めたので、操舵を自動から手動に切り替えて左舵を取ろうとしたが、同じ針路及び速力で03時36分ごろ船首部がA船の右舷後部に衝突した。</p> <p>船長Bは海上保安庁に通報を行い、A船は、機関室に浸水して主機等が停止し、船主手配の引船で鹿児島県志布志市志布志港にえい航され、B船は、自力で志布志港に入港した。</p> <p>(付図1 A船及びB船のAIS記録に基づく航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、付表2 B船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、船長A及び航海士2人にそれぞれ甲板員を1人つけ、4時間3直制の航海当直としていた。</p> <p>船長Bは、船長B、航海士2人及び甲板長の4人による単独3時間4直制の航海当直としていた。</p> <p>喫水は、A船が船首約3.30m、船尾約4.80mであり、B船が船首約2.00m、船尾約3.10mであった。</p> <p>A船及びB船は、共にARPA付きレーダー1台を使用しており、三等航海士AはARPAを利用しなかったが、次席一等航海士BはARPAを利用していた。</p>

<p><b>分析</b></p> <p>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</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、都井岬南方沖を南西進中、三等航海士Aが、左舷船首方にB船の灯火を視認したのち、レーダー画面を見たものの、継続してB船の方位及び距離を確認せず、B船がA船の前方に向けて左転していると思い込み、左舵を取ってB船の船首前方に向けて航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、都井岬南方沖を北東進中、次席一等航海士Bが、船首方を通過して左舷側に出たA船を確認したのち、A船に対する見張りを行っていなかったことから、B船の船首方至近に右へ横切るA船のマストを認めることとなり、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、ARPAを利用していれば、B船の動向を把握できた可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、都井岬南方沖において、A船が南西進中、B船が北東進中、三等航海士Aが、継続してB船の方位及び距離を確認せず、B船がA船の前方に向けて左転していると思い込み、左舵を取ってB船の船首前方に向けて航行し、また、次席一等航海士Bが、B船の船首方を通過して左舷側に出たA船を確認したのち、A船に対する見張りを行っていなかったため、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><b>参考</b></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>・ 接近する虞のある船舶を視認した場合、継続して動静を監視すること。</li> <li>・ レーダーのARPAを適切に活用すること。</li> <li>・ 相手船に対する見張りは、その船舶から十分に遠ざかり、安全が確認できるまで適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 A船及びB船のAIS記録に基づく航行経路図



付表 1 A船のAIS記録(抜粋)

平成24年11月3日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
03:20:02	31-18-58.80	131-21-29.52	234	237.9	10.3
03:21:02	31-18-53.34	131-21-19.38	234	237.0	10.2
03:22:01	31-18-47.88	131-21-09.30	234	238.1	10.2
03:23:01	31-18-42.36	131-20-59.22	234	235.3	10.0
03:24:02	31-18-36.90	131-20-49.14	234	238.3	10.1
03:25:02	31-18-31.38	131-20-39.12	234	236.1	10.1
03:26:02	31-18-25.44	131-20-29.40	235	234.6	10.1
03:27:02	31-18-19.50	131-20-19.68	234	234.3	10.1
03:28:02	31-18-13.50	131-20-10.02	234	233.9	10.2
03:29:01	31-18-07.56	131-20-00.30	234	233.2	10.2
03:30:02	31-18-01.62	131-19-50.58	234	234.3	10.3
03:31:00	31-17-55.74	131-19-40.98	234	233.2	10.1
03:32:00	31-17-49.86	131-19-31.26	234	234.9	10.2
03:33:00	31-17-43.92	131-19-21.42	234	236.2	10.3
03:34:00	31-17-38.10	131-19-11.52	233	238.4	10.2
03:35:04	31-17-31.80	131-19-04.70	189	201.7	9.5
03:35:50	31-17-22.98	131-19-03.84	159	173.0	9.6
03:36:27	31-17-19.00	131-19-05.40	141	151.2	9.4

(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。

付表2 B船のAIS記録(抜粋)

平成24年11月3日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
03:20:00	31-14-56.8	131-16-58.6	-	036.0	10.8
03:21:00	31-15-05.5	131-17-06.2	-	036.5	10.8
03:22:00	31-15-14.1	131-17-13.8	-	037.3	10.8
03:23:00	31-15-22.8	131-17-21.4	-	034.6	10.7
03:24:00	31-15-31.4	131-17-29.4	-	036.3	11.0
03:25:00	31-15-39.9	131-17-37.4	-	037.8	10.8
03:26:00	31-15-48.7	131-17-45.1	-	034.5	11.1
03:27:00	31-15-57.3	131-17-52.7	-	036.0	10.5
03:28:00	31-16-05.9	131-18-00.5	-	035.5	10.7
03:29:00	31-16-14.5	131-18-08.2	-	040.5	11.1
03:30:00	31-16-23.0	131-18-16.3	-	038.5	11.0
03:31:01	31-16-31.8	131-18-24.3	-	037.7	10.7
03:32:00	31-16-40.3	131-18-31.8	-	035.4	10.9
03:33:00	31-16-49.0	131-18-39.4	-	037.9	10.6
03:34:00	31-16-57.7	131-18-47.0	-	035.8	11.1
03:35:00	31-17-06.4	131-18-54.7	-	037.7	10.8
03:36:00	31-17-14.8	131-19-02.4	-	037.9	10.8
03:36:19	31-17-17.5	131-19-04.9	-	041.9	1.1

(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。