

船舶事故調査報告書

平成25年1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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

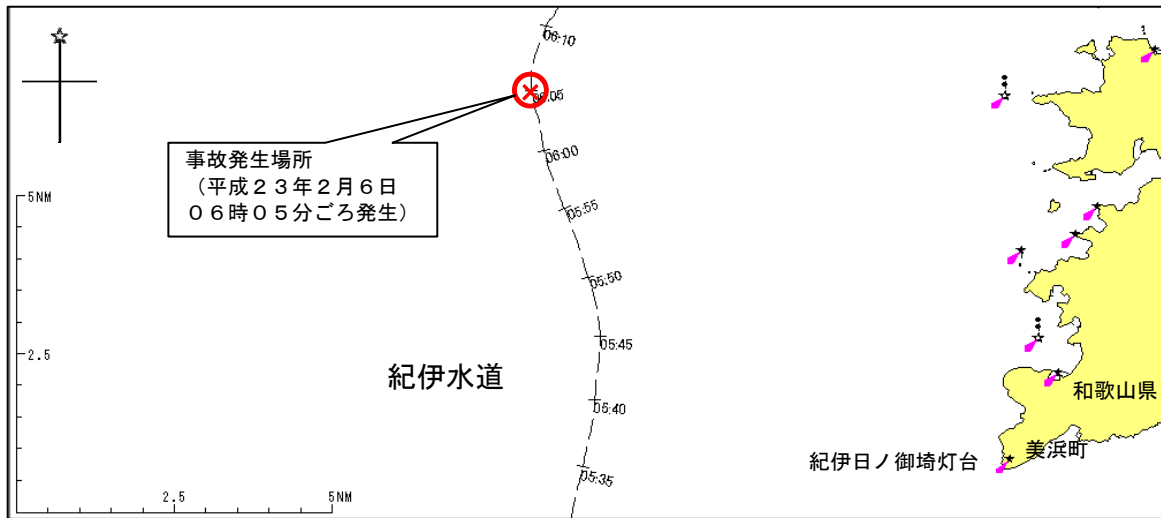
事故種類	衝突
発生日時	平成23年2月6日 06時05分ごろ
発生場所	和歌山県日ノ御埼北西方沖 和歌山県美浜町所在の紀伊日ノ御埼灯台から真方位307° 9.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 58.7′ 東経134° 54.5′）
事故調査の経過	平成23年2月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 ^{セテイス} THE TIS（バハマ国籍）、40,160トン 9283992（IMO番号）、CHANGAME COMPANIA ARMADORA S.A.（パナマ共和国） 225.00m×32.26m×19.20m、鋼 ディーゼル機関、10,200kW、2003年 B 液体化学薬品ばら積船 ^{りつわ} 律和丸、199トン 131720、株式会社菅原ジェネラリスト 46.40m×7.50m×3.65m、鋼 ディーゼル機関、441kW、平成3年7月23日
乗組員等に関する情報	A 船長A（ギリシャ共和国籍） 男性 51歳 締約国資格受有者承認証 船長（バハマ国発給） 交付年月日 2006年11月17日 （2011年5月16日まで有効） B 船長B 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年4月28日 免状交付年月日 平成21年9月7日 免状有効期間満了日 平成26年9月20日 航海士B 男性 35歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成20年9月11日 免状交付年月日 平成22年6月23日 免状有効期間満了日 平成25年9月10日

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（航海士B）</p>
損傷	<p>A 左舷船尾外板凹損等</p> <p>B 船首部圧損等</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか24人が乗り組み、日ノ御埼の北西方沖を速力約12.0ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で北北西進した。</p> <p>船長Aは、一等航海士を見張りに、操舵手を手動操舵にそれぞれ就けて操船指揮を執り、針路約350°（真方位、以下同じ。）として和歌山県和歌山市友ヶ島沖の水先人乗船地点に向けて航行していたところ、平成23年2月6日05時48分ごろ左舷船首約20°6MにB船の白灯（マスト灯）2つと緑灯（右舷灯）を視認した。</p> <p>船長Aは、B船が衝突の虞がある態勢で接近してくることに気付いたが、右舷方には漁船群がおり、左舷船首方からB船以外に3隻南東進していたので、両舷方向共に大角度変針ができず、また、A船を右舷側に見るB船が避航すべきと考え、国際VHF無線電話による呼び掛けを3～4回行った後、B船との距離が約3M以下となってからは、汽笛による警告信号を5～6回行った。</p> <p>船長Aは、B船との距離が約1Mとなったところで、漁船群を通過し終わったので、直ちに右舵一杯としたものの、06時05分ごろ、紀伊日ノ御埼灯台から307°9.6M付近において、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか2人が乗り組み、航海士Bが、03時45分ごろ鳴門海峡北方沖で単独の船橋当直に就き、同海峡を通過後、レーダーを6Mレンジに設定して針路約138°とし、速力約9.2knで自動操舵により航行した。</p> <p>航海士Bは、05時50分ごろレーダーで右舷船首方約5MにA船の映像を認め、A船の方位がほとんど変わらない状態で同映像が約4Mまで接近したことを認めた。</p> <p>航海士Bは、左舷前方に西進する漁船群を視認し、操舵スタンドの前に立ち、同漁船群がB船の正横を通過したのを視認した後、携帯電話を操作しながら当直を続けていたところ、右舷前方約2Mに白灯2つと緑灯を視認したので、A船が針路を変更して安全に通過するようになったと思った。</p> <p>航海士Bは、再び携帯電話を操作しながら当直中、衝突の約5秒前にB船の至近距離を左方に移動するA船の黒い船体を認めたので、右舵を取ったものの、B船の船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>航海士Bは、操舵スタンドで胸部を打撲し、船橋後方に置かれていた電気ポットの熱湯を浴びて右足に熱傷を負った。</p> <p>船長Bは、自室で睡眠中に衝突の衝撃で目覚めて昇橋し、海上保安庁に連絡した。</p>

	<p>両船は、流出油等はなく、海上保安庁の指示により、自力航行で和歌山県和歌山下津港に向かった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：06時54分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>民間の情報関連会社が受信した船舶自動識別装置（AIS）の情報記録によるA船の運航状況は、付表1のとおりであった。</p> <p>（付図1 A船のAIS情報記録による推定航行経路図、付表1 A船のAISの情報記録 参照）</p> <p>船長Aは、本事故当時、周囲の船を早く通過したいと思っていたので、減速しないで航行していた。</p> <p>船長Aは、国際VHF無線電話で「Port to Port（左舷対左舷）」を呼び掛けた。</p> <p>航海士Bは、当直中、A船の汽笛に気付かなかった。</p> <p>B船の両舷ウィングのドアは、閉められていた。</p> <p>航海士Bは、国際VHF無線電話から何か声が聞こえていた気がしたが、B船に対する呼び掛けであることには気付かなかった。</p> <p>B船には、居眠り防止装置はなかった。</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>判明した事項の解析</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>A船は、日ノ御埼北西方沖を北北西進中、船長Aが、左舷前方から衝突の虞がある態勢で接近するB船を認めた際、警告信号を行ったが、両舷方向に他船がいたこと、及びこれらの他船を早く通過したいと思っていたので、針路及び速力を保持して航行したことから、B船との距離が約1Mとなった所で右舵一杯としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、日ノ御埼北西方沖を自動操舵で南東進中、航海士Bが、レーダーで右舷船首方約4Mに方位が変わらない状態で接近するA船の映像を認めたが、携帯電話の操作に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、同じ針路及び速力で航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Bが右舷前方約2Mに視認した灯火（白灯2つ及び緑灯）は、約138°の針路で航行していたB船から約350°の針路で航行していたA船の緑灯が見えることはなく、A船のものではなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、日ノ御埼北西方沖において、A船が北北西進中、B船が南東進中、船長Aが、両舷方向に他船がいたこと、及びこれらの他船を早く通過したいと思っていたことから、針路及び速力を保持</p>

	<p>して航行し、また、航海士Bが、携帯電話の操作に注意を向け、見張りを適切に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>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"> ・ 船橋当直時の携帯電話の使用は厳に慎むとともに、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 国際VHF無線を聴取するに当たっては、自船に向けられたものかどうかを確認すること。 ・ 国際VHF無線で船名の分からない相手船に呼び掛ける場合は、相手船の位置や針路なども呼び掛けることが望ましい。

付図1 A船のAIS情報記録による推定航行経路図



付表1 A船のAISの情報記録

時刻 (時:分:秒)	船位		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)			
05:50:04	33-55-48.9	134-55-35.9	341	341	12.0
05:52:05	33-56-12.4	134-55-27.3	343	343.9	12.2
05:54:05	33-56-35.5	134-55-17.8	337	338	12.2
05:56:03	33-56-57.9	134-55-07.0	339	338.9	12.3
05:58:03	33-57-21.0	134-54-56.3	340	338	12.3
06:00:27	33-57-49.6	134-54-45.6	351	346.7	12.4
06:01:07	33-57-57.5	134-54-43.7	352	349.6	12.4
06:02:07	33-58-09.9	134-54-41.5	348	350.7	12.4
06:03:07	33-58-21.9	134-54-38.2	345	345	12.3
06:04:07	33-58-33.8	134-54-34.2	350	344.8	12.3
06:05:07	33-58-45.9	134-54-31.5	359	351.7	12.3
06:06:07	33-58-58.2	134-54-30.9	007	000.1	12.2