

船舶事故等調査報告書

平成25年11月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012門第135号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年8月19日 04時15分ごろ
発生場所	鹿児島県南さつま市坊ノ岬 ^{ぼう} 南西方沖 坊ノ岬灯台から真方位214° 11.1海里（M）付近 （概位 北緯31° 05.7′ 東経130° 05.6′）
事故等調査の経過	平成24年10月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 油送船 ^{エイシーエス ブレイヴ} A C S BRAVE（シンガポール共和国籍）、56,172トン 9257010（IMO番号）、ACS SHIPPING PTE LTD.（船舶所有者）、INTERORIENT MARINE SERVICES（船舶管理会社） B 漁船 ^{にしき} 錦丸、14.77トン KG2-81（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 航海士A（ラトビア共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（タンカーを除く）（ラトビア共和国発給） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部が大破
事故等の経過	A船は、船長A、航海士Aほか17人が乗り組み、山口県岩国市岩国港に向けて坊ノ岬南西方沖を111～112°（真方位、以下同じ。）の針路、12.6～12.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵によって航行した。 航海士Aは、甲板手を見張りに当たらせて船橋当直を行っていたところ、平成24年8月19日04時08分ごろ、左舷船首方に南西進するB船のマスト灯及び右舷灯を認め、レーダーによる監視を行った。 航海士Aは、B船がA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたが、B船が針路及び速力を変えずに接近したことから、衝突の危険を感じ、甲板手に右舵を取るよう命じたものの、04時15分ごろ、114°の針路、12.6knの速力により、A船の左舷側船尾部とB船の船首部が衝突した。 B船は、船長Bほか1人が乗り組み、坊ノ岬南西方沖の漁場で底びき網漁を行うために約8.0～8.5knの速力で自動操舵によって南西

	<p>進した。</p> <p>船長Bは、操舵室内の椅子に腰を掛けて6Mレンジに設定したレーダーの監視を行っていたところ、右舷船首方約6Mに南東進するA船の映像を認めた。</p> <p>船長Bは、B船及びA船が、針路及び速力を保持して航行を続けると衝突するかもしれないと思ったが、急に雨雲が接近して雨が降ってきたので、操舵室の窓を閉め切り、雨雲が通り過ぎるのを待ち、雨雲が通り過ぎた後も操舵室の窓を閉め切った状態としていたところ、A船の存在を忘れて南西進を続け、B船はA船と衝突した。</p> <p>A船は、海上保安庁に事故の通報を行った後、岩国港に入港し、B船は、海上保安庁から連絡を受け、本事故発生場所付近で巡視艇の到着を待った。</p> <p>(付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>A船の主な積地は、ロシア連邦のコズミノ港であり、主な揚げ地は岩国港であった。</p> <p>A船は、3Mレンジとしたレーダーをノースアップで使用していた。</p> <p>航海士Aは、汽笛を鳴らさなかった。</p> <p>船長Bは、レーダーで他船が2M以内に接近した場合、警報音が鳴るようにガードリングの設定を行っていたが、雨雲の接近時、同設定を解除し、雨雲が通過した後も再設定を行わなかった。</p> <p>船長Bは、雨雲が通過した後は、レーダー及び目視による見張りを行っていなかった。</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、坊ノ岬南西方沖を南東進中、航海士Aが、左舷船首方から接近するB船に注意を向けていたものの、B船がA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持し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、坊ノ岬南西方沖を南西進中、船長Bが、A船の存在を失念し、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、坊ノ岬南西方沖において、A船が南東進中、B船が南西進中、航海士Aが、B船がA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、A船の存在を失念し、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</p>

	と考えられる。
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"> ・ 保持船であっても針路を変えずに接近する避航船を認めた場合は、早期に警告信号又は注意喚起信号を行い、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。 ・ 当直者は、周囲の見張りを適切に行うこと。

付表 1 A船のAIS記録（抜粋）

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
04:03:32	31-06-40.7	130-02-59.8	114	111	12.6
04:04:12	31-06-37.7	130-03-09.0	115	111	12.6
04:05:12	31-06-33.0	130-03-22.7	115	111	12.6
04:06:12	31-06-28.1	130-03-36.4	116	112	12.6
04:07:22	31-06-22.1	130-03-52.6	115	112	12.6
04:08:01	31-06-18.9	130-04-01.7	114	112	12.6
04:09:12	31-06-13.7	130-04-17.0	115	111	12.6
04:10:00	31-06-09.6	130-04-28.9	116	112	12.7
04:11:01	31-06-04.6	130-04-42.5	116	112	12.6
04:12:00	31-05-59.7	130-04-56.2	116	112	12.6
04:13:01	31-05-54.7	130-05-09.8	117	113	12.6
04:14:10	31-05-48.5	130-05-25.2	116	114	12.6
04:15:01	31-05-44.1	130-05-36.7	116	114	12.6

(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。