

船舶事故等調査報告書

平成26年9月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故等番号 | 2013横第172号 |
| 事故等種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成25年12月8日 15時56分ごろ |
| 発生場所 | 和歌山県串本町潮岬南東方沖 潮岬灯台から真方位145°232海里付近 (概位 北緯30°14.7′ 東経138°19.8′) |
| 事故等調査の経過 | 平成25年12月9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。 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 LPGタンカー ^{ハッピーコンダナー} HAPPY CONDOR（シンガポール共和国籍）、9,121トン 9368780（IMO番号）、ZEALAND MARINE PTE. LTD., B 漁船 ^{しんりょう} 第八新漁丸、16.0トン MZ2-10（漁船登録番号）、個人所有 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A（フィリピン共和国籍）、免状不詳 B 機関長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定、六級海技士（機関） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 右舷外板に擦過傷 B 全損 |
| 事故等の経過 | A船は、船長Aほか16人（フィリピン共和国籍15人及びポーランド共和国籍1人）が乗り組み、パナマ共和国パナマから大韓民国ウルサンに向け、潮岬南東方沖を西進中、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長B及び機関長Bが乗り組み、機関長Bが、平成25年12月8日12時00分ごろから単独で船橋当直に就き、真方位150°の針路及び7.5ノットの対地速力で自動操舵によって南南東進中、15時40分ごろから機関室で主機関の点検及び潤滑油の補給を行い、操舵室に戻ろうとして機関室入口から出たとき、船首至近にA船を初めて視認し、操舵室に急行して機関を後進にかけたものの、15時56分ごろ、潮岬南東方沖において、B船とA船とが衝突した。 A船は、船長B及び機関長Bを救助して巡視船に引き渡した後、大韓民国に向かった。 船長B及び機関長Bは、巡視船により、12日に三重県尾鷲市尾鷲港へ搬送された。 |

| | |
|--|---|
| | <p>B船は、浸水した状態で巡視船、民間救助船の順にえい航され、半没水状態となって漂流した後、18日に沈没した。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 5、視界 不良 海象：波向 北北西、波高 約2.5m</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、衝突後に大韓民国に向けて航行を続け、日本に寄港しなかったことから、A船及びA船乗組員の調査を実施することができなかった。</p> <p>船長B及び機関長Bは、4時間又は5時間交替で単独の船橋当直に当たっていた。</p> <p>機関長Bは、作動させていたレーダーに警報を設定していなかった。</p> <p>船長Bは、操舵室船首側の寝所で仮眠をとっていた。</p> |
| <p>分析</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 不明、B あり A 不明、B なし A 不明、B なし</p> <p>A船は、潮岬南東方沖を西進中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、潮岬南東方沖を南南東進中、単独で船橋当直中の機関長Bが、機関室で主機関の点検及び潤滑油の補給を行っていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、潮岬南東方沖において、A船が西進中、B船が南南東進中、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"> ・常時適切な見張りを行うこと。 |