

船舶事故調査報告書

平成27年11月19日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年12月28日 10時50分ごろ
発生場所	和歌山県太地町梶取埼南東方沖 梶取埼灯台から真方位154° 3.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 32.11′ 東経135° 59.16′）
事故調査の経過	平成26年12月28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 <small>ハッピーセーリング</small> HAPPY SAILING（カンボジア王国籍）、1,291トン 8844232（IMO番号）、HAPPY SAILING SHIPPING CO., LIMITED 73.28m×11.50m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、736kW、1990年（建造年） B 漁船 <small>せいりょう丸</small> 政亮丸、19トン OT2-3580（漁船登録番号）、個人所有 16.48m（Lr）×3.83m×1.65m、FRP ディーゼル機関、478.1kW、昭和63年7月16日 第294-18459号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 40歳 締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） 交付年月日 2013年8月20日 （2018年8月20日まで有効） B 船長B 男性 41歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成4年8月6日 免許証交付日 平成24年6月4日 （平成27年3月2日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（甲板員B）
損傷	A 球状船首部に凹損及び擦過傷 B 左舷中央部に破口、亀裂等、のちに沈没（全損）
事故の経過	A船は、船長Aほか8人（中華人民共和国籍7人、ミャンマー連邦

共和国籍 1 人、バングラデシュ人民共和国籍 1 人) が乗り組み、船長 A 及び甲板手が船橋当直につき、約 229° (真方位、以下同じ。) の針路、約 10 ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で、熊野灘を航行した。

船長 A は、梶取埼南東方沖を南西進中、2 M レンジとしたレーダーにより、右舷船首方約 2 M に B 船を探知し、方位の変化を確認したところ、ゆっくり船尾方に変化していることを知った。

船長 A は、自動衝突予防援助装置で B 船との最接近距離が 0.2 M と表示されたので、B 船の船首方を通過できると思い、針路及び速力を保持して南西進した。

A 船は、船長 A が右舷至近に B 船を認め、衝突の危険を感じ、右舵一杯、機関を後進としたが間に合わず、平成 26 年 12 月 28 日 10 時 50 分ごろ、A 船の船首部と B 船の左舷中央部とが衝突した。

船長 A は、海上保安庁及び船舶管理会社に本事故の通報を行い、救命いかだに移乗した B 船の乗組員を救助し、海上保安庁の指示で和歌山県串本町串本港に入港した。

B 船は、船長 B 及び甲板員 B (インドネシア共和国籍) ほか 6 人 (全員インドネシア共和国籍) が乗り組み、船長 B が単独で船橋当直につき、乗組員 6 人に船首甲板で操業の準備作業を、乗組員 1 人に食事の準備をそれぞれ行わせ、約 180° の針路、約 7~8 kn の速力で、梶取埼南東方沖を四国南方沖の漁場に向けて航行した。

船長 B は、舵輪後方の椅子に腰を掛けて自動操舵とし、6 M レンジとしたレーダーにより、左舷正横約 2 M に A 船を探知し、その後 A 船を視認したところ、進路が交差する態勢であることを知ったが、A 船ほどの大きさの貨物船がふだん 14~15 kn の速力で航行していることが多いので、B 船の船首を通過していくものと思い、A 船から目を離し、船首方を見ながら南進を続けた。

船長 B は、突然、衝撃を感じ、操舵室の後方に飛ばされ、起き上がって船外に出たところ、A 船と衝突したことを知った。

B 船は、A 船の船首部が機関室付近に突き刺さった態勢で約 2 分間右舷方に押され、A 船が離れた後、船体が左舷側に大きく傾斜した。

船長 B は、救命胴衣を着用した乗組員全員を船尾甲板から救命いかだに移乗させ、10 時 55 分ごろ退船した。

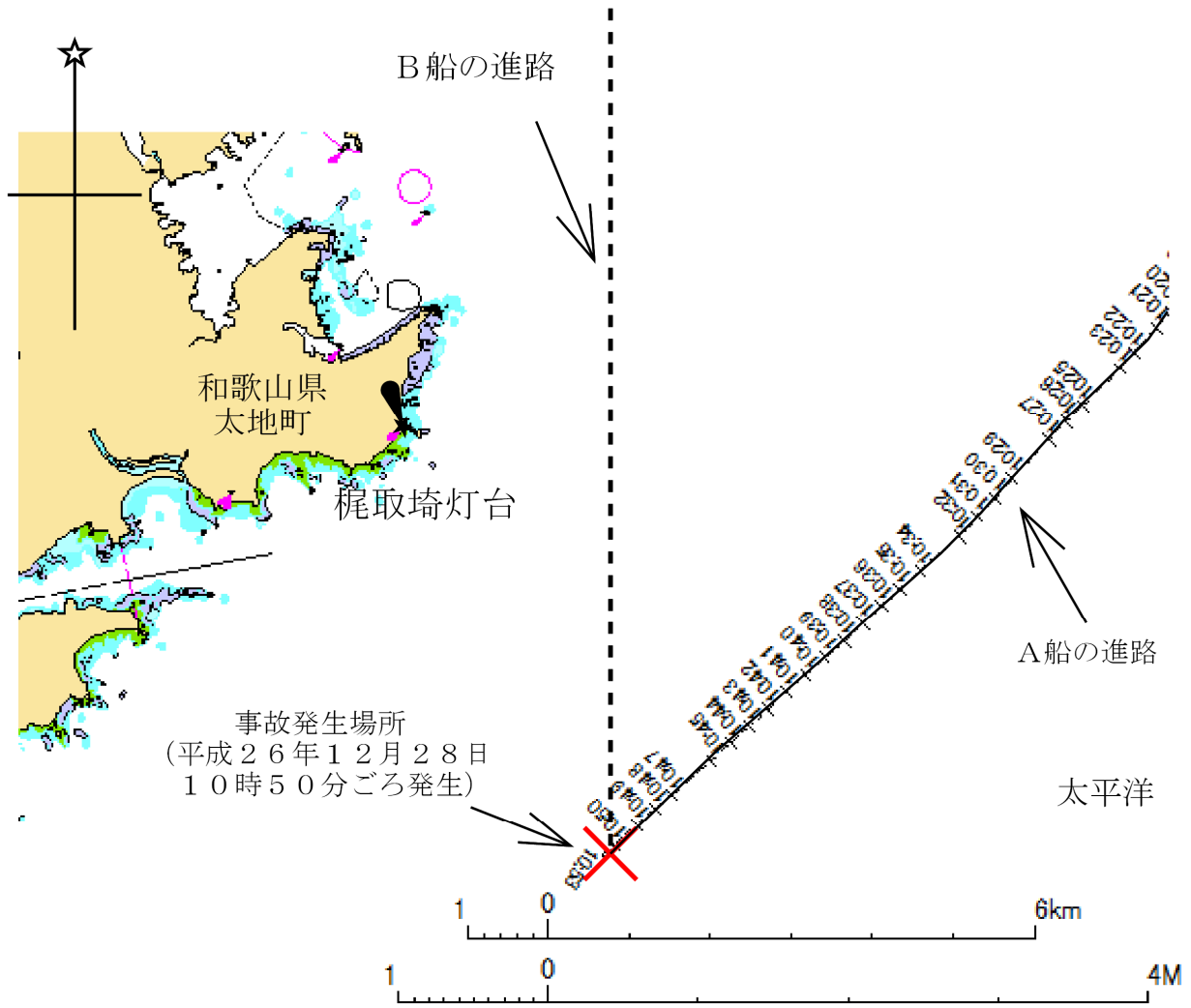
船長 B 及び B 船乗組員は、右に旋回して救命いかだに接近した A 船に救助された。

船長 B は、退船前に持ち出した防水型の携帯電話により、漁業無線局へ連絡した後、118 番通報を行った。

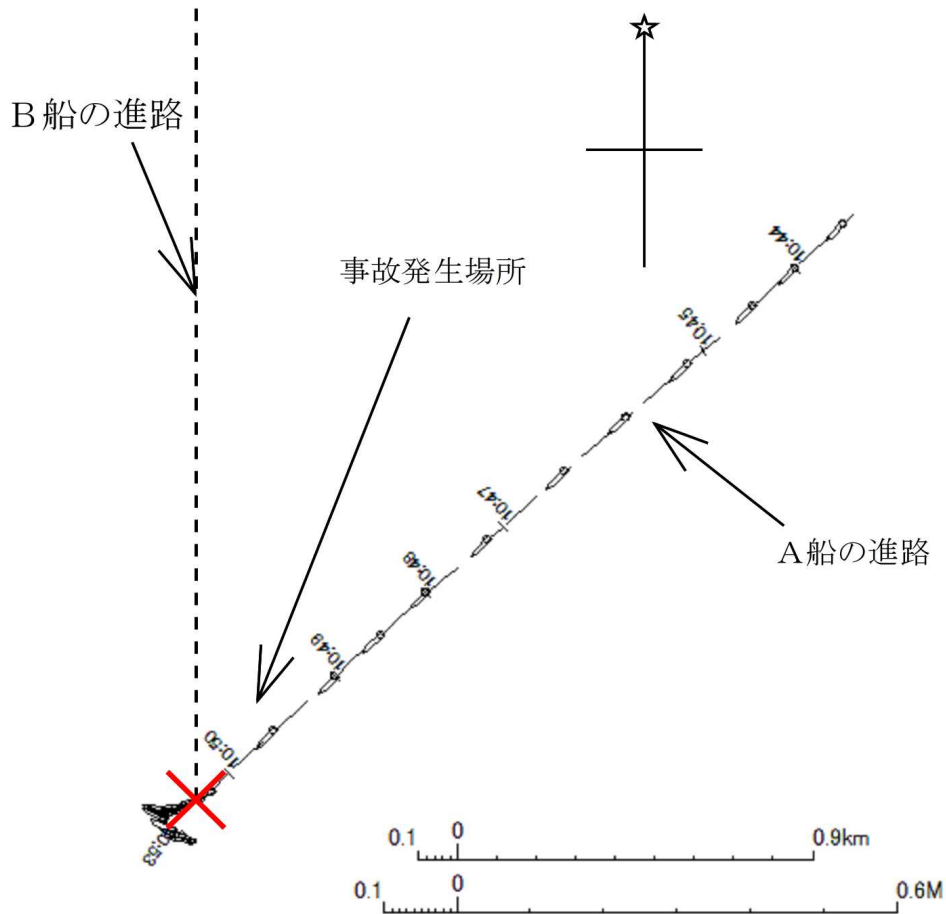
B 船は、漂流を始め、サルベージ船によってえい航作業が試みられたが、荒天により中断された後、行方不明となり、沈没したものと判断された。

	<p>船首甲板で作業をしていた甲板員Bは、衝突の衝撃により、船首甲板の物入れドアに頭部が当たり、頭部打撲を負った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 満潮時、海水温度 約18℃</p>
その他の事項	<p>A船は、スクラップ鉄約1,573tを積んでいた。</p> <p>B船は、1年を通じて本州～四国の南方沖でまぐろはえ縄漁に従事していた。</p> <p>B船は、えさ約3t、燃料約20klを積載していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<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、梶取埼南東方沖を南西進中、船長Aが、B船の方位が変化しているように見えたので、B船の船首方を通過できるものと思い、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船の方位が変わらずに接近していることに気付かずに航行し、右舷至近にB船を認め、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、梶取埼南東方沖を南進中、船長Bが、左舷正横にA船を認めた際、それまでの経験でA船ほどの大きさの貨物船の速力ではB船の船首方を通過していくものと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A船の方位が変わらずに接近していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、梶取埼南東方沖において、A船が南西進中、B船が南進中、船長Aが、B船の船首方を通過できるものと思い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船がB船の船首方を通過するものと思い、見張りを適切に行っていなかったため、共に相手船の方位が変わらずに接近していることに気付かずに航行し、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>
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"> ・船橋当直に当たる者は、全ての手段を用いて常に適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大）



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)
10:38:01	33-33-31.2	136-01-02.5	225	229	10.2
10:39:01	33-33-24.5	136-00-53.3	227	229	10.3
10:40:01	33-33-17.8	136-00-44.1	226	229	10.1
10:42:02	33-33-03.9	136-00-25.9	223	226	10.0
10:43:02	33-32-57.0	136-00-17.1	225	227	10.1
10:44:02	33-32-50.2	136-00-08.1	223	228	10.2
10:45:02	33-32-43.4	135-59-59.2	225	229	10.2
10:46:51	33-32-31.4	135-59-42.9	225	228	9.9
10:48:02	33-32-23.4	135-59-32.1	225	229	10.0
10:49:02	33-32-16.6	135-59-23.1	225	227	10.2
10:50:11	33-32-08.7	135-59-12.7	225	223	10.1
10:50:32	33-32-06.8	135-59-10.6	246	229	6.1
10:51:02	33-32-05.8	135-59-08.2	270	251	3.2
10:51:25	33-32-05.4	135-59-07.0	287	251	1.9
10:52:02	33-32-04.9	135-59-06.4	296	175	0.8

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

※ 対地針路は、真方位を示す。