

船舶事故調査報告書

平成27年5月28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25年6月5日 04時20分ごろ
発生場所	和歌山県串本町潮岬 ^{くしもと しおのみさき} 南西方沖 潮岬灯台から真方位263° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯33° 25.94′ 東経135° 41.93′）
事故調査の経過	平成25年7月10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 グレート神洲 ^{しんしゅう} 、199トン 134474、有限会社正栄丸 59.31m×9.50m×5.40m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年11月 B 漁船 ^{さんよう} 三洋丸、1.78トン WK3-14798、個人所有 8.10m（Lr）×1.57m×0.64m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、昭和51年3月31日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和60年7月19日 免状交付年月日 平成23年9月8日 免状有効期間満了日 平成28年10月11日 B 船長B 男性 70歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年5月10日 免許証交付日 平成20年12月4日 （平成26年5月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部外板に凹損 B 船首部が圧壊
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、船長Aが、単独の船橋当直につき、法定灯火を表示し、操舵室中央に設置している椅子に腰を掛け、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、潮岬南東

	<p>方沖を自動操舵により西南西進していた。</p> <p>船長Aは、潮岬南方沖において、平成25年6月5日04時00分ごろ変針して真方位約280°の針路に定めて航行中、レーダーで見張りに当たっていたところ、左舷船首方約2.0Mに南西方に向けて航行する船1隻と右舷船首方約1.5Mに北西方に向けて航行する船1隻の映像をそれぞれ認めた後、目視でも両船の船尾灯を確認した。</p> <p>船長Aは、前路に航行の支障となる船はいないものと思い、左下を向いて3分間ほど携帯電話の操作を行っていたところ、04時20分ごろ、右舷方から異音が聞こえたので、機関を停止した。</p> <p>船長Aは、右舷ウイングに出て周囲を見ると、右舷後方にB船を認めて衝突したことを知り、B船に接近して損傷状況等を確認した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、03時30分ごろ、串本町串本港の係留地を出航し、法定灯火を表示するとともに船尾の作業灯を点灯し、潮岬南方沖を西南西進中、左舷船尾方に西方に向けて航行するA船とその後方に2隻を認めた。</p> <p>船長Bは、操舵室で立って操船に当たり、潮岬南方沖において、串本町双島沖の漁場に向けて変針して手動操舵で約6knの速力で航行中、A船が変針して同航する態勢で、接近することを認めた。</p> <p>船長Bは、A船がB船に寄って来たと思い、右舵を取ったものの、04時20分ごろB船の船首部とA船の右舷中央部とが衝突するところを視認した。</p> <p>船長Bは、衝突後、118番通報を行い、A船から渡されたロープでえい航を試みようとしたものの、波が高くて断念し、自力航行が可能な状況だったことから、出航場所へ帰航することとした。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、フレキシブルコンテナバッグ約680tを積み、喫水が船首約2.8m、船尾約3.6mであった。</p> <p>船長Bは、本事故海域で平成11年ごろから、約15年間操業を行っていた。</p> <p>船長Bは、本事故海域は、貨物船が多く航行するところで、ふだん、速力が速い船がB船を避けてくれていたので、本事故当時、A船がB船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行していた。</p> <p>B船には、レーダーはなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</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・海象等の関与</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>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、潮岬南方沖を西北西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船はいないものと思ひ、左下を向き携帯電話の操作に注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷船首方約2.0M及び右舷船首方約1.5Mの船以外に他船を認めなかったことから、前路に航行の支障となる船舶はないと思つたものと考えられるが、B船に気付かなかつた理由については、明らかにすることができなかつた。</p> <p>B船は、潮岬南西方沖を漁場に向けて西北西進中、船長Bが、船尾方から同航の態勢で接近するA船がB船を避けて行くものと思ひ、船尾方の見張りを適切に行っていなかったことから、至近に迫つたA船に気付いて転舵したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん、速力が速い船が避けてくれていたことから、A船がB船を避けて行くと思つたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、潮岬南西方沖において、A船とB船が西北西進中、船長Aが、前路に航行の支障となる船はいないものと思ひ、左下を向き携帯電話の操作に注意を向け、船首方の見張りを適切に行つておらず、また、船長Bが、船尾方から同航の態勢で接近するA船がB船を避けて行くものと思ひ、船尾方の見張りを適切に行っていなかつたため、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"> ・常に見張りを適切に行うこと。 ・追い越される船は、針路及び速力を保ちながら追越し船に対する見張りを行い、適切な時期に衝突を避けるための措置を講じること。

付図1 事故発生経過概略図

