

船舶事故調査報告書

平成28年10月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成28年5月21日 03時12分ごろ
発生場所	高知県大月町柏島南南東方沖 柏島灯台から真方位151° 8.4海里（M）付近 （概位 北緯32° 38.7′ 東経132° 42.1′）
事故の概要	貨物船 ^{ケープ ミドリ} CAPE MIDORIは、西進中、また、漁船 ^{かいえい} 第五十八海栄丸は、南南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成28年5月26日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 CAPE MIDORI（パナマ共和国籍）、107,054トン 9531868（IMO番号）、SCORPIO LINE SHIPPING S.A. B 漁船 第五十八海栄丸、4.9トン EH3-72643（漁船登録番号）、個人所有 第282-21187号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 航海士A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二 等航海士（パナマ共和国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首外板に擦過傷 B 右舷船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、航海士A及び甲板手が船橋当直につき、法定灯火を表示し、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により西進していた。 航海士Aは、レーダーで右舷船首方にB船を探知し、B船が1M付近に接近した際、探照灯を照射して注意喚起を行ったところ、B船の舷灯が緑灯から紅灯のみになったので、B船がA船の船首方を通過すると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。 船長Aは、04時05分ごろ海上保安庁から漁船との接近について問合せがあった後、海上保安庁の捜査を受けてB船との衝突の事実を知った。 B船は、法定灯火を表示し、船長Bが操舵室の椅子に腰を掛け、自動操舵により約11knの速力で漁場に向けて南南東進していた。 船長Bは、左舷船首方にA船の灯火を認めた後、レーダーでA船が1.5～3Mの間に映っていることを確認し、B船がA船の船首方を

	<p>通過するものの、接近すれば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たところ、A船とB船とが衝突した。</p>
分析	<p>A船は、航海士Aが、右舷船首方から接近するB船がA船の船首方を通過するものと思い、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、同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが、B船が左舷側から接近するA船の船首方を通過するものの、接近すればA船がB船を避けるものと思い、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、針路及び速力を保持して航行を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船の航海士A及びB船の船長Bが共に見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。