

船舶事故調査報告書

平成28年4月21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27年1月14日 03時52分ごろ
発生場所	紀伊水道 紀伊日ノ御埼灯台から真方位308° 8.8海里付近 (概位 北緯33° 58.3′ 東経134° 55.3′)
事故の概要	コンテナ船WAN HAI 261 は、南進中、また、貨物船富士丸は、北西進中、両船が衝突した。 WAN HAI 261 は、左舷中央部外板に擦過傷等を生じ、また、富士丸は、船首部に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年1月26日、調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済み
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A コンテナ船 WAN HAI 261 (シンガポール共和国籍)、18,872トン 9230206、WAN HAI LINES LTD. B 貨物船 富士丸、499トン 132967、伊豫海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A (台湾籍)、締約国資格受有者承認証 船長 (シンガポール共和国発給) B 船長B、四級 (航海) 航海士B、三級 (航海)
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷等 B 船首部に凹損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.6m
事故の経過	船長Aは、レーダーの後方で見張りに当たっていたところ、左舷船首方にB船を認め、方位変化がほとんどなかったものの、避航船であるB船がA船の進路を避けてくれると思い、針路及び速力を保持して航行した。 船長Aは、B船が避航する気配を見せないの、汽笛による短音5回の警告信号及び発光信号を行ったが、B船に動きがなく、右舵一杯を取った。 航海士Bは、左舷船首の反航船2隻及び左舷側の漁船数隻の動向に注意を向けて北西進した。 航海士Bは、A船からの発光信号でA船の接近に初めて気づき、左

	舵一杯を取った。
分析	<p>A船は、船長Aが、避航船であるB船に対して警告信号を行ったが、衝突を避ける動作が遅れたものと考えられる。</p> <p>B船は、航海士Bが、反航船及び左舷側の漁船の動向に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、A船の接近に気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船の船長Aの衝突を避ける動作が遅れ、また、B船の航海士Bが見張りを適切に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"> ・航行中は、常時見張りを適切に行うこと。 ・衝突のおそれがある場合には、航法に従って適切な避航動作をとること。