

## 船舶事故調査報告書

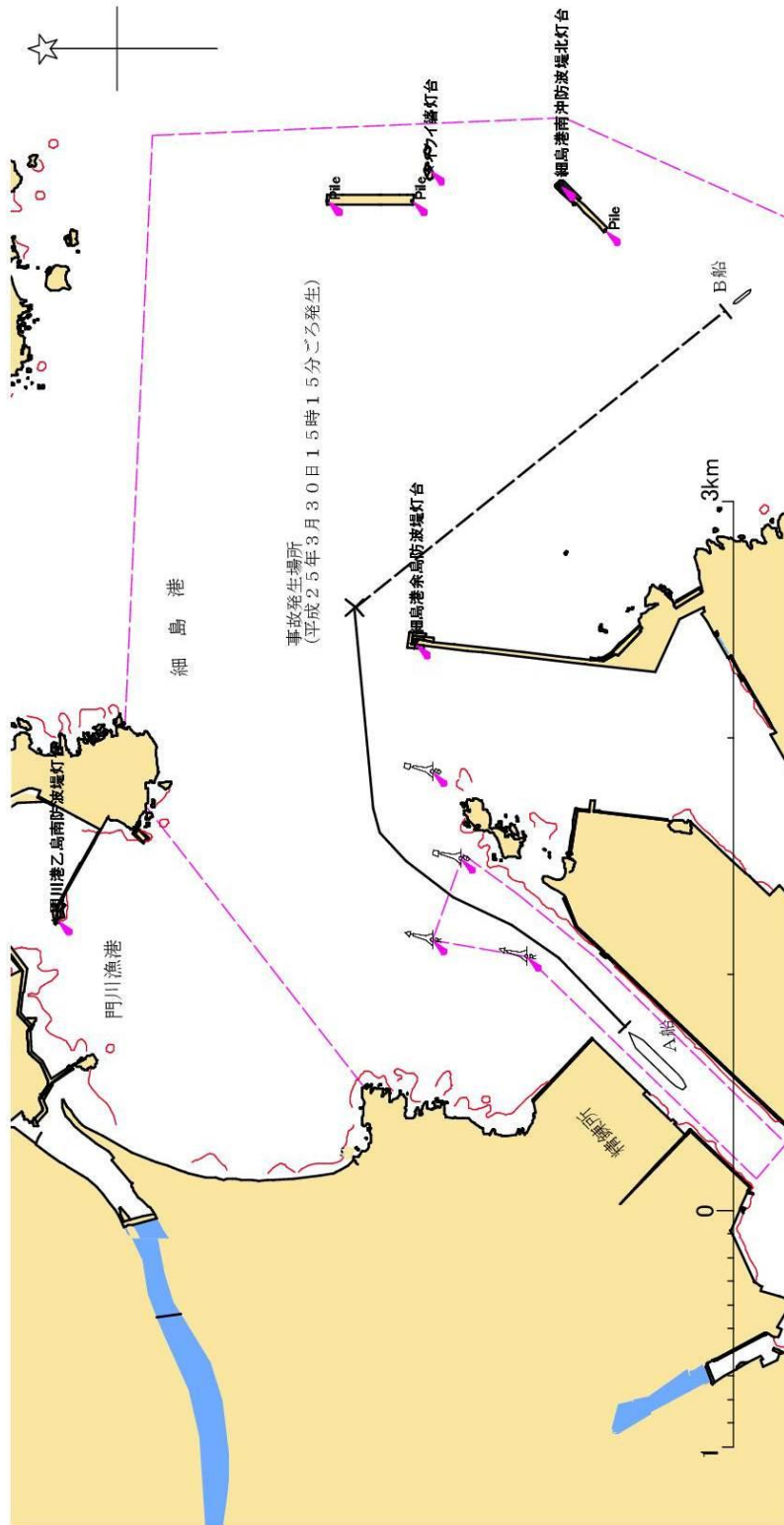
平成26年1月9日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年3月30日 15時15分ごろ
発生場所	宮崎県日向市細島港内 細島港余島防波堤灯台から真方位032°285m付近 (概位 北緯32°27.4′ 東経131°40.6′)
事故調査の経過	平成25年5月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 <sup>グローバル セレニティ</sup> GLOBAL SERENITY（パナマ共和国籍）、20,236トン 9363302（IMO番号）、GLOBAL UPSILON S.A.（パナマ共和国籍） 177.13m×28.40m×14.25m、鋼 ディーゼル機関、6,620kW、2008年12月（建造年月） B 漁船 <sup>しんえびす</sup> 新戒丸、4.7トン MZ3-10003（漁船登録番号）、個人所有 10.95m(Lr)×3.06m×1.15m、FRP ディーゼル機関、110kW、昭和62年3月27日 第294-24428号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 55歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2010年12月1日 （2015年9月30日まで有効） 水先人A 男性 66歳 細島水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成15年12月17日 免状交付年月日 平成20年12月4日 有効期間満了日 平成25年12月16日 B 船長B 男性 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年4月26日 免許証交付日 平成23年4月26日

	(平成28年4月25日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウに擦過傷 B 左舷中央部外板及びブルワークに破口
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか20人が乗り組み、水先人Aが水先し、細島港の航路を出航して約5.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東進した。</p> <p>水先人Aは、船橋前部中央のレピータコンパスの左側に立ち、同コンパスの右側に立つ船長A、左舷後方の機関制御盤の後部で機関操作を行う三等航海士A及び中央後方の操舵スタンドで手動操舵に当たる甲板員Aに指示を出しながら、航行を続けた。</p> <p>水先人Aは、余島防波堤東方沖を北西進するB船を認め、B船がA船の船首に接近することを予測し、汽笛スイッチを押したが、汽笛が吹鳴しなかったものの、港内では漁船が接近してから避航することがよくあるので、B船がA船を避けるものと思い、予定地点で右転すれば、更にB船に接近することとなるので、右転せず、東進を続けた。</p> <p>水先人Aは、B船が接近し、船首の右舷側に隠れ、左舷側から出た後、航行を続けていたので、衝突は避けられたと思い、港外の下船場でパイロットボートに移乗したが、パイロットボートの船長から、衝突したことを知らされ、上陸した後、海上保安庁に連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、宮崎県東方沖に設置された大型ブイの浮魚礁付近で一本釣りを行った後、船長Bが、平成25年3月30日12時ごろ、GPSプロッターで宮崎県東門川町門川漁港沖に目標を定め、目標までの針路を自動操舵装置に設定し、約8.0knの速力で北西進した。</p> <p>船長Bは、操舵室の後部の少し高くなった台の上に座り込み、ときどき周囲の見張りをを行い、GPSプロッターを見て自動操舵装置の設定針路を微調整していたが、単調な作業のため、いつのまにか後方に倒れ込んで居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、衝撃を感じて目を覚ましたところ、15時15分ごろ、細島港余島防波堤灯台から真方位032°285m付近において、B船の左舷中央部とA船のバルバスバウとが衝突したことを確認したが、機関室に浸水する虞を感じ、海面からの階段がある門川漁港の乙島防波堤まで航行を続けた。</p> <p>船長Bは、乙島防波堤付近で機関場を確認したところ、浸水がなかったため、海上保安庁に連絡し、衝突場所付近に戻った。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、波高 約0.5m</p>

<p>その他の事項</p>	<p>水先人Aは、船長Aに汽笛が鳴らなかったと告げたところ、船長Aは、接触が悪いので、鳴らないことがあると返答した。</p>
<p><b>分析</b></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 あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、細島港を東進中、水先人Aが、余島防波堤東方を北西進するB船を認めた際、港内では漁船が接近してから避航することがよくあるので、B船がA船を避けるものと思ひ、東進を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、細島港を自動操舵で北西進中、操船中の船長Bが、宮崎県東方沖に設置された大型ブイの浮魚礁付近を出発した後、居眠りに陥っていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、細島港において、A船が東進中、B船が自動操舵で北西進中、水先人Aが、港内では漁船が接近してから避航することがよくあるので、B船がA船を避けるものと思ひ、東進を続け、また、船長Bが居眠りに陥っていたため、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><b>参考</b></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"> <li>・ 接近する小型漁船を認めた場合、早めに汽笛などを吹鳴して注意喚起を行うこと。</li> <li>・ 乗船した水先人は、汽笛が正常に作動するかどうか、確認しておくこと。</li> <li>・ 操船中に単調な作業が続く場合は、身体を動かすなどして眠気を払うこと。</li> <li>・ レーダー等の接近警報を適切に活用すること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

平成25年3月30日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
15:05:18	32-26-55.0	131-30-37.6	032	041.9	5.0
15:05:38	32-26-56.4	131-39-38.8	031	036.2	5.0
15:05:50	32-26-57.2	131-39-39.4	030	034.7	5.0
15:05:58	32-26-57.8	131-39-39.9	029	034.1	5.1
15:06:18	32-26-59.3	131-39-40.9	029	031.2	5.1
15:06:58	32-27-02.5	131-39-43.0	030	028.0	5.4
15:07:09	32-27-03.3	131-39-43.5	030	028.2	5.4
15:08:18	32-27-09.1	131-39-46.9	042	027.8	5.7
15:09:35	32-27-14.8	131-39-52.3	068	046.4	5.5
15:09:56	32-27-15.9	131-39-54.0	074	055.2	5.4
15:09:58	32-27-15.9	131-39-54.2	074	056.2	5.3
15:10:18	32-27-16.7	131-39-56.1	077	063.0	5.3
15:10:39	32-27-17.4	131-39-58.1	080	068.1	5.2
15:11:29	32-27-18.5	131-40-03.1	081	078.0	5.3
15:17:58	32-27-22.9	131-40-45.8	142	109.3	5.6
15:18:06	32-27-22.5	131-40-46.5	144	116.4	5.5

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。