

船舶事故調査報告書

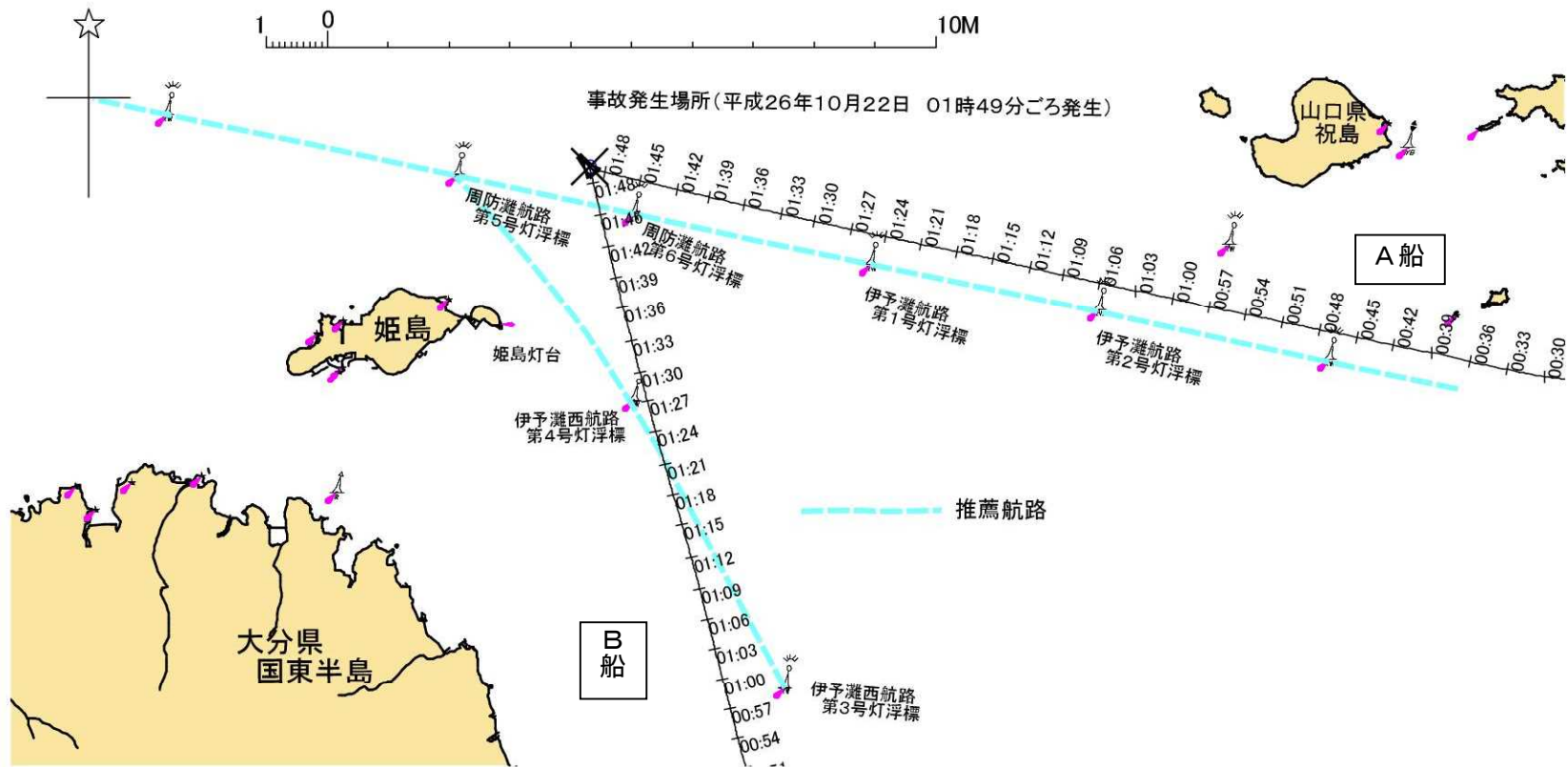
平成27年7月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年10月22日 01時49分ごろ
発生場所	大分県姫島村姫島北東方沖 姫島灯台から真方位029° 3.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 46.40′ 東経131° 43.80′）
事故調査の経過	平成26年10月29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。
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 ケミカルタンカー ^{ウー ジュン} WOO JUN（マーシャル諸島共和国籍）、 4,688トン 9409986（IMO番号）、Woo Chem Partners AS 109.99m×18.20m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、3,309kW、2008年 B 貨物船 第一だいえい丸、298トン 140905、佐野海運有限公司 62.97m×10.20m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成20年10月28日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（大韓民国籍） 男性 21歳 暫定締約国資格受有者承認証 交付年月日 2014年9月23日 （2016年12月31日まで有効） B 航海士B 男性 43歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成18年7月28日 免状交付年月日 平成26年3月5日 免状有効期間満了日 平成28年7月27日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部外板に破口を伴う凹損、左舷外板に擦過傷 B 右舷船首部ベルマウス部に亀裂、右舷船首ハンドレールに曲損
事故の経過	A船は、船長A（大韓民国籍）及び航海士Aほか16人（大韓民国籍11人及びミャンマー連邦共和国籍5人）が乗り組み、キシレン約5,000tを積載し、大韓民国ウルサン港に向けて伊予灘推薦航路

	<p>の北側を同航路線に沿って西進中、平成26年10月22日00時00分ごろ山口県柳井市平郡島南方沖付近で、航海士Aが、船橋当直を引き継いで操舵手と共に船橋当直についた。</p> <p>航海士Aは、00時30分ごろ柳井市八島西方沖の伊予灘航路第4号灯浮標北方沖において、推薦航路に沿う283°（真方位、以下同じ。）の針路に定め、約12.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行中、01時25分ごろ伊予灘航路第1号灯浮標北方沖で、左舷前方5M付近に北進するB船の航海灯を認めた。</p> <p>航海士Aは、B船がA船より先に周防灘推薦航路に入るものと思い、A船の船尾から接近する他船に注意を向けていたところ、B船がA船の左舷方至近に接近していることに気付き、昼間信号灯を照射し、汽笛を吹鳴した。</p> <p>A船は、航海士Aが、舵を手動操舵に切り替えたものの、船尾から他船が追越し中で右舵を取ることができないでいたところ、01時49分ごろ、A船の左舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、自室で就寝中、汽笛を聴き、衝突のショックを感じて急いで昇橋し、直ちに機関を停止した。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示で山口県徳山下松港沖に投錨して待機した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか2人が乗り組み、大分県大分港で鋼材約900tを積載し、熊本県熊本港に向けて大分県国東半島東方沖を北進中、23時00分ごろ、船長Bが降橋し、航海士Bが単独の船橋当直についた。</p> <p>航海士Bは、01時00分ごろ伊予灘西航路第3号灯浮標を通過し、345°の針路及び速力約10.2knで、自動操舵により航行中、01時20分ごろレーダーでB船の右舷正横やや前方約6MにA船の映像を認めた。</p> <p>航海士Bは、その後、感じ始めた眠気を払拭するため、船橋内を少しずつ移動していたが、レーダーを背に寄り掛かっているときにふと気配を感じて右舷船首方を見ると、A船の船体を認めたが、何もできず、A船と衝突するところを目撃した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で目を覚まして昇橋し、機関を停止して、海上保安庁にVHF無線電話で連絡し、その指示により、徳山下松港に投錨した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、付表2 B船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 低潮時、海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船には、約5分間、船橋内で人の動く様子がないとブザーが鳴る</p>

	赤外線方式居眠り防止装置（船橋航海当直警報装置）が備え付けられていたが、本事故当時、同ブザーは鳴らなかった。
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	A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし A 船は、姫島北東方沖の周防灘において、推薦航路に沿って西進中、航海士Aが、A船の船尾から接近する他船に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船が左舷方至近に迫ったところで気づき、昼間信号灯を照射し、汽笛を吹鳴したものの、B船と衝突したものと考えられる。 航海士Aは、B船のコンパス方位の変化を確認せず、目測でB船が先に周防灘推薦航路に入るものと思ったことから、A船の船尾から接近する他船に注意を向けていたものと考えられる。 B船は、姫島北東方沖の周防灘において、推薦航路に入るため北進中、航海士Bが、右舷船首方にA船を確認していたが、見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突のおそれのある態勢で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。 航海士Bは、眠気を感じていたことから、覚醒水準が低下していたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、姫島北東方沖の周防灘において、A船が西進中、B船が北進中、航海士Aが、A船の船尾から接近する他船に注意を向け、見張りを適切に行わず、また、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。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 他船が接近することを認めた際、レーダーやコンパスを継続的に活用し、他船と衝突するおそれがあるかどうかを判断すること。 ・ 眠気を催した場合、外気に当たったり、コーヒーを飲むなどして眠気の払拭に努めること。

付図1 航行経路図



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)
01:00:10	33-44-15.2	131-55-17.0	283	282	12.2
01:05:12	33-44-28.3	131-54-04.9	282	282	12.1
01:10:12	33-44-41.2	131-52-54.2	282	282	11.9
01:15:12	33-44-54.8	131-51-44.5	282	282	12.0
01:20:12	33-45-07.0	131-50-33.7	283	282	11.9
01:25:13	33-45-19.4	131-49-23.5	283	281	11.8
01:30:12	33-45-32.0	131-48-14.2	282	281	11.9
01:35:01	33-45-44.7	131-47-07.0	284	283	11.8
01:40:10	33-45-58.9	131-45-56.3	282	283	11.7
01:42:01	33-46-03.8	131-45-30.9	284	284	11.7
01:44:01	33-46-09.2	131-45-03.7	283	283	11.7
01:46:11	33-46-15.1	131-44-33.6	283	282	11.8
01:48:11	33-46-20.8	131-44-05.9	283	283	11.8
01:49:01	33-46-23.0	131-43-54.5	285	282	11.8
01:50:04	33-46-28.7	131-43-44.0	357	331	9.1

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

付表2 B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)
01:00:06	33-37-57.1	131-46-25.1	342	345.2	10.3
01:05:06	33-38-47.0	131-46-10.2	343	345.3	10.2
01:10:05	33-39-37.4	131-45-54.6	341	343.6	10.5
01:14:55	33-40-27.2	131-45-38.3	343	345.4	10.8
01:20:06	33-41-20.0	131-45-20.2	343	345.6	10.5
01:25:06	33-42-10.9	131-45-03.2	342	344.4	10.5
01:30:06	33-43-01.9	131-44-47.1	342	344.8	10.6
01:35:06	33-43-53.9	131-44-30.9	342	343.4	10.8
01:40:07	33-44-46.1	131-44-15.5	343	347.2	10.7
01:44:06	33-45-27.8	131-44-03.5	342	346.6	10.6
01:45:06	33-45-38.3	131-44-00.7	344	348.7	10.7
01:46:27	33-45-52.6	131-43-56.9	344	347.6	10.7
01:48:06	33-46-10.0	131-43-52.2	342	345.4	10.8
01:49:06	33-46-20.4	131-43-49.1	343	347.1	10.7
01:50:06	33-46-28.8	131-43-43.6	353	342.4	9.8

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。