

船舶事故調査報告書

平成28年3月3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

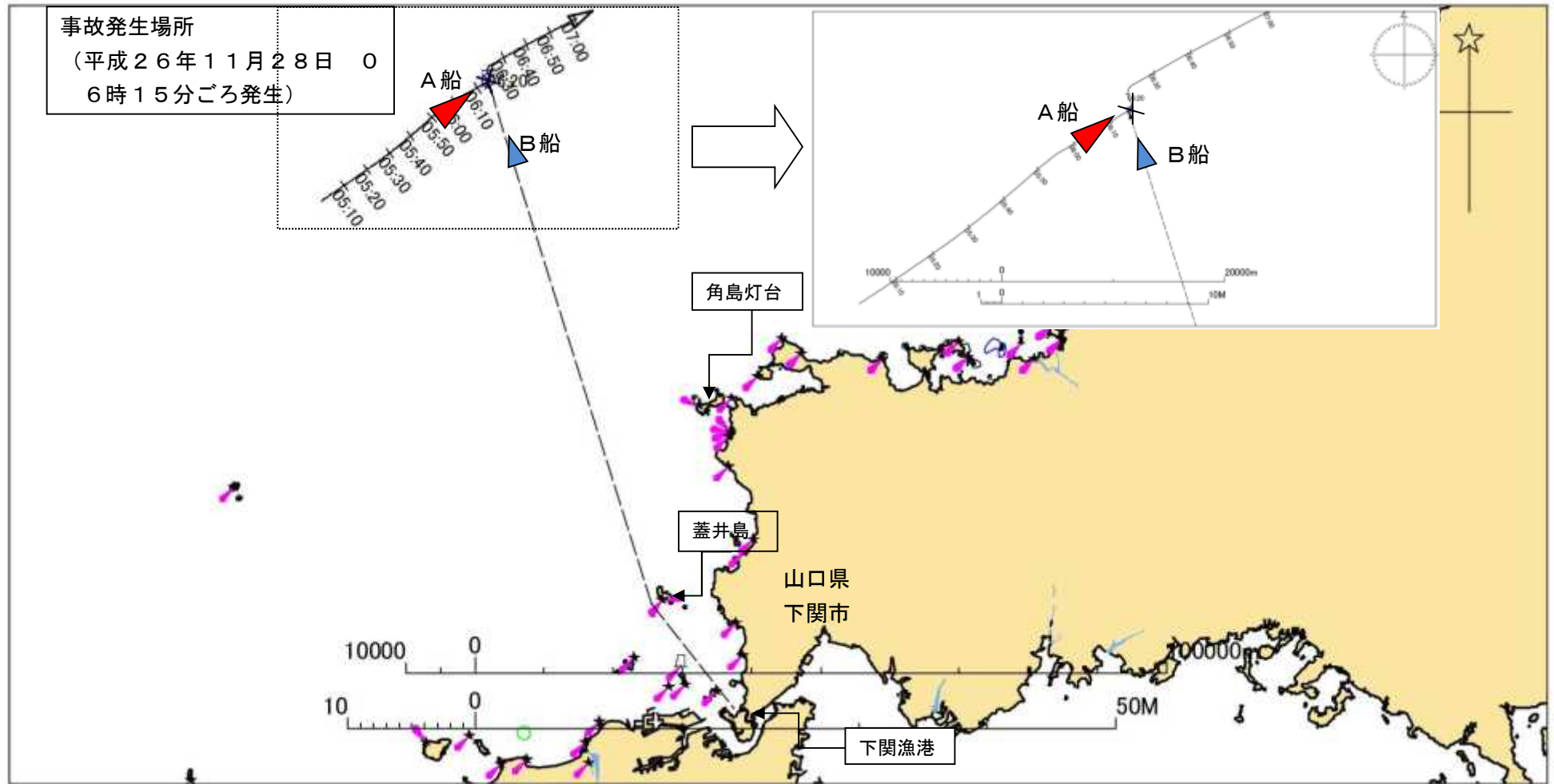
事故種類	衝突
発生日時	平成26年11月28日 06時15分ごろ
発生場所	山口県下関市角島 ^{つの} 北北西方沖 角島灯台から真方位327°30.3海里（M）付近 （概位 北緯34°46.7′ 東経130°30.6′）
事故の概要	貨物船MAIZURU KICHIJOは、北東進中、また、漁船第一安成丸 ^{あんせい} は、北北西進中、両船が衝突した。 第一安成丸は、技能実習生1人が軽傷を負い、船首部が圧壊し、また、MAIZURU KICHIJO は、右舷中央部外板に凹損及び擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成26年12月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方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 貨物船 MAIZURU KICHIJO、50,614トン 142005、日本郵船株式会社 234.98m×38.00m×19.90m、鋼 ディーゼル機関、12,950kW、平成24年10月27日 B 漁船 第一安成丸、75トン 129367、個人所有 27.05m（Lr）×5.65m×2.40m、鋼 ディーゼル機関、511kW、昭和61年7月21日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 40歳 締約国資格受有者承認証 船長（国際航海に従事する日本籍船限定）（日本国発給） 交付年月日 2014年6月27日 （2019年6月26日まで有効） B 船長B 男性 64歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成4年8月19日 免状交付年月日 平成26年6月10日 免状有効期間満了日 平成31年7月19日

	<p>甲板員B 男性 51歳 海技免状等 なし、甲板部航海当直部員の認定 あり 技能実習生B（インドネシア共和国籍）男性 20歳 海技免状等 なし</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 1人（技能実習生B）</p>
損傷	<p>A 右舷中央部外板に凹損及び擦過傷 B 船首部が圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期 日出時刻：07時03分</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか18人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、石炭約87,146tを積み、法定の灯火を表示し、京都府舞鶴市舞鶴港に向け、角島北北西方沖を自動操舵により針路約060°（真方位、以下同じ。）、約12.8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していた。</p> <p>航海士Aは、操舵手1人（以下「操舵手A」という。）と共に船橋当直につき、2台のレーダーをそれぞれ12Mと24Mのレンジとして見張りをしていたところ、右舷前方約7Mに漁船と思われる小さな映像2つが映っていたのでその映像を注意して見ていたが、動いている様子を認めなかった。</p> <p>航海士Aは、2隻の船までの距離が約0.2～0.3Mになった頃、目視により2隻が漁船であることを確認し、その動静に注意していたところ、2隻の漁船の先にA船の前方を横切るように北北西進して来るB船に気付いた。</p> <p>A船は、航海士Aが、操舵手Aに自動操舵から手動操舵に切り替えて左舵一杯を取るよう指示するとともに汽笛を鳴らし、探照灯でB船を照射したものの、平成26年11月28日06時15分ごろ、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aから本事故の発生を知らされ、損傷部の確認を指示し、管理会社に本事故の発生を連絡した。</p> <p>A船は、海上保安庁から連絡を受け、その指示により下関市六連島^{むつれ}北方沖に錨泊した。</p> <p>B船は、船長B、甲板員B及び技能実習生（以下「実習生B」という。）ほか8人（日本国籍6人、インドネシア共和国籍2人）が乗り組み、法定の灯火を表示し、11月28日01時00分ごろ、下関市下関漁港を僚船と共に出港し、北緯35°00′、東経130°20′付近の漁場に向かった。</p> <p>B船は、下関市蓋井島^{ふたおい}西方沖で手動操舵から自動操舵に切り替えて針路を340°に設定し、僚船の約0.5M前方を先航して約9.5</p>

	<p>kn の速力で航行していた。</p> <p>甲板員B及び実習生Bは、05時00分ごろ船橋当直につき、甲板員Bが6Mレンジとしたレーダーによる見張りを、実習生Bが舵輪のそばで目視による見張りをそれぞれ行っていた。</p> <p>甲板員Bは、操舵室後壁の前に立ち、背中を壁に寄り掛けてレーダー画面を見ていたところ、05時40分ごろからうとうとし始め、その後居眠りに陥った。</p> <p>実習生Bは、05時50分ごろ、腹痛を感じたので、甲板員Bの肩を2回軽く叩き、甲板員Bが目を開けたのを見て階下のトイレに行った。</p> <p>B船は、実習生Bが、25分ほどトイレにいた後、操舵室に戻って船首方を見るとA船の船体が見えたので、急いで主機のクラッチを中立にしたものの、A船と衝突した。</p> <p>甲板員Bと実習生Bは、衝突の衝撃で転倒した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で目が覚め、操舵室後部の寝台から出ると、操舵室の前面の窓からA船の船尾が見えたが、A船が遠ざかって行くのでその場に停船して船首部の損傷状況を調べ、浸水のないことを確認して僚船、会社及び海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、自力航行で下関漁港に帰り、29日佐賀県伊万里市所在の造船所において修理された。</p> <p>実習生Bは、病院で右手首及び背中の打撲と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船右舷中央部損傷状況、写真2 B船船首部損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士A及び操舵手Aは、A船が、右舷前方にいた2隻の漁船の近くを航行する進路だったので、同漁船の動静に注意を向け、B船の接近に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>実習生Bは、階下のトイレに行く際、甲板員Bが居眠りをしていることに気付き、肩を2回軽く叩いたところ目を開けたので居眠りから覚醒したと思い、降橋の理由を何も伝えずに操舵室を出た。</p> <p>実習生Bは、日本語で日常会話ができた。</p> <p>実習生Bは、主機のクラッチを中立にしたものの、手動操舵に切り替える時間がなかった。</p> <p>甲板員Bは、実習生Bがトイレに行った後も居眠りを続け、A船と衝突した衝撃で倒れて目が覚めた。</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>判明した事項の解析</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>A船は、角島北北西方沖を北東進中、航海士A及び操舵手Aが、A</p>

	<p>船の右舷前方にいた2隻の漁船の動静に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、右舷方から接近するB船に気付くのが遅れ、左舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士A及び操舵手Aは、A船が右舷前方にいた2隻の漁船の近くを航行する進路であったことから、同漁船の動静に注意を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、角島北北西方沖を北北西進中、甲板員Bが居眠りをしていたことから、左舷方から接近するA船に気付かず航行を続け、トイレから操舵室に戻った実習生Bが至近にA船を認め、クラッチを中立にしたもののA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Bは、実習生Bがトイレに行く際その理由を甲板員Bに伝えなかったことから、その間単独当直になることを理解せず、居眠りを続けた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、角島北北西方沖において、A船が北東進中、B船が北北西進中、航海士A及び操舵手Aが、A船の右舷前方にいた2隻の漁船の動静に注意を向け、見張りを適切に行っておらず、また、甲板員Bが居眠りをしていたため、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>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"> ・レーダーで見張りをを行う場合は、一つの目標だけに気をとらわれず、画面の全体に注意を向けること。 ・当直員は、眠気を感じたら、体操をしたり、風に当たるなどして眠気を覚ます努力をすること。 ・当直員は、体調を整えて当直に入ることに努め、体調の悪いときは、船長に申し出ること。 ・当直員は、操舵室から離れる場合は、見張りの引継ぎを確実にを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表 1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ')	東経 (° - ')	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
06:10:36	034-46-09.2	130-29-32.1	059	060	12.7
06:13:36	034-46-29.0	130-30-12.0	060	059	12.6
06:14:35	034-46-35.5	130-30-24.8	059	046	12.6
06:14:45	034-46-36.7	130-30-27.3	059	040	12.6
06:14:56	034-46-38.0	130-30-29.5	056	031	12.6
06:15:12	034-46-40.2	130-30-32.5	049	017	12.2
06:15:22	034-46-41.7	130-30-33.9	043	010	11.8
06:15:32	034-46-43.3	130-30-35.1	035	003	11.3
06:15:42	034-46-45.0	130-30-35.9	027	357	10.7
06:15:52	034-46-46.8	130-30-36.4	019	352	10.4
06:16:01	034-46-48.3	130-30-36.7	013	348	10.1
06:16:15	034-46-50.6	130-30-36.8	005	342	9.8
06:16:22	034-46-51.7	130-30-36.7	002	340	9.7
06:16:31	034-46-52.5	130-30-36.7	357	336	9.6
06:17:35	034-47-02.2	130-30-32.1	332	331	9.1
06:20:36	034-47-29.5	130-30-22.4	005	021	9.7
06:22:36	034-47-46.2	130-30-32.6	044	058	9.4

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真 1 A船右舷中央部損傷状況



写真2 B船船首部損傷状況

