

船舶事故調査報告書

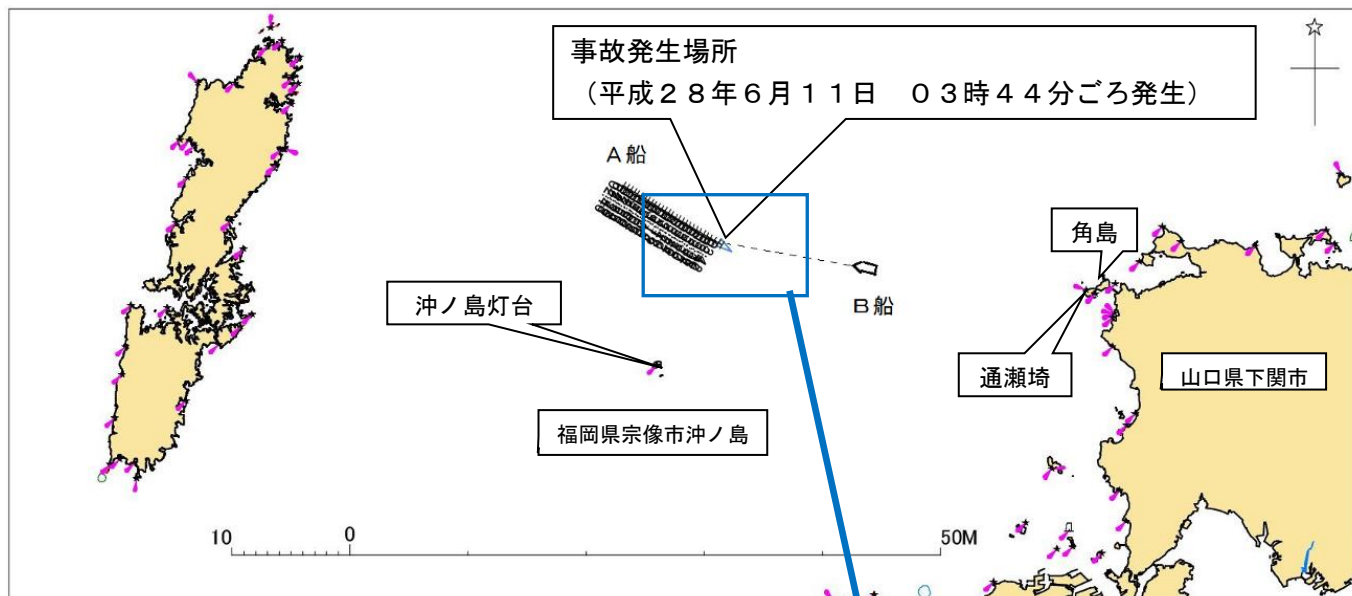
平成29年3月2日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成28年6月11日 03時44分ごろ
発生場所	福岡県宗像市沖ノ島北東方沖 沖ノ島灯台から真方位031° 11.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.7′ 東経130° 13.6′）
事故の概要	貨物船JANGHO WIN ^{ジャンホーウィン} は、南東進中、また、漁船第五高栄丸 ^{こうえい} は、西進中、両船が衝突した。 JANGHO WINは、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、第五高栄丸は、右舷船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成28年6月13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 JANGHO WIN（大韓民国籍）、796トン 9103623（IMO番号）、JANGHO SHIPPING CO., LTD. 68.95m×11.00m×6.05m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1994年1月13日 B 漁船 第五高栄丸、4.8トン YG3-56841（漁船登録番号）、個人所有 12.48m（Lr）×2.60m×0.90m、FRP ディーゼル機関、330.98kW、平成12年10月28日 第291-39767号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 74歳 免状不詳 航海士A（大韓民国籍） 男性 66歳 二級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2014年3月2日 （2019年3月1日まで有効） B 船長B 男性 46歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成12年9月6日 免許証交付日 平成27年2月19日 （平成32年9月5日まで有効）

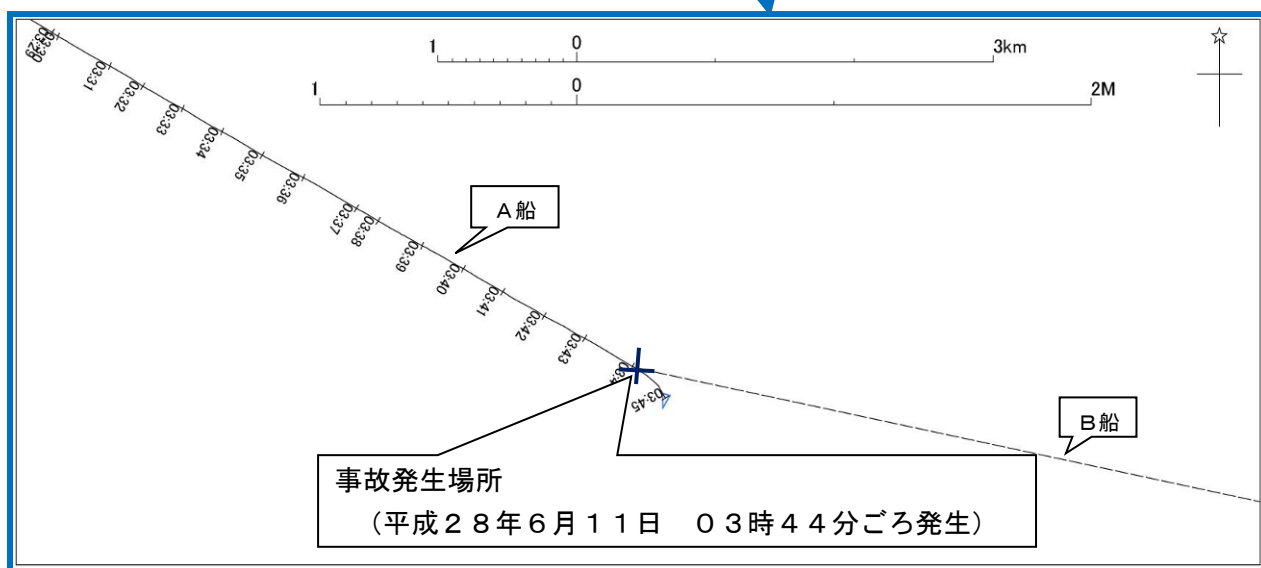
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船首部の圧壊
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A 船は、船長 A 及び航海士 A ほか 8 人（大韓民国籍 3 人、ミャンマー連邦共和国籍 5 人）が乗り組み、空倉の状態、平成 28 年 6 月 10 日 17 時 40 分ごろ（現地時刻）関門港若松区に向けて大韓民国馬山港を出港した。</p> <p>A 船は、法定灯火を表示し、11 日 03 時 30 分ごろ、航海士 A 及び操舵手 1 人が、船橋当直につき、レーダー 1 台を 6 M レンジのヘッドアップ表示として見張りに当たり、沖ノ島北東方沖を真方位約 124°、約 10 ノット (kn) の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>航海士 A は、左舷船首方約 1.5 M に B 船の緑灯 1 個を認め、B 船と進路が交差する態勢であることを知り、B 船が A 船の進路を避ける立場にあるものと判断し、針路及び速力を保持した。</p> <p>航海士 A は、A 船の進路を避けることなく向かって来る B 船が間近となり注意を促そうと、汽笛を吹鳴しようとしたところ鳴らず、右舵一杯としたものの、間に合わず、03 時 44 分ごろ A 船の左舷船首部と B 船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長 A は、衝突に気付いて昇橋し、VHF 無線電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、11 日 00 時 40 分ごろ山口県下関市角島港西北西方約 30 M の漁場に向けて同港を出港した。</p> <p>船長 B は、法定灯火を表示して下関市角島の南西端の通瀬崎南方を通過し、磁針方位約 290°、約 10.5 kn の速力で、自動操舵により航行した。</p> <p>船長 B は、通瀬崎の西北西方 25 M 付近に達した頃、あと少しで漁場に到着できること、及びレーダーを見ても周囲に航行の支障となる船舶がないことを確認した後、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長 B は、衝撃で目が覚め、B 船の右舷船首部と A 船の左舷船首部とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長 B は、衝突後に U ターンしてきた A 船に移乗し、A 船の VHF 無線電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>両船は、本事故後、共に関門港門司区に入港した。 （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 B 船の損傷状況 参照）</p>
その他の事項	航海士 A は、約 26 年間の乗船経験を有していたものの、A 船には 6 月 10 日に乗船した。

	<p>航海士 A は、A 船の進路を避けることなく向かって来る B 船に対して、汽笛の吹鳴を試みたが、汽笛の電源が入っていないことに気付かなかった。</p> <p>船長 B は、平成 13 年ごろから 1 人で操業していた。</p> <p>船長 B は、B 船の操舵室内に敷き詰めた板の上に、あぐらをかいた姿勢で操船していた。</p> <p>船長 B は、本事故の前の連続した操業による疲労が蓄積し、通瀬崎の西北西方 25 M 付近に達した頃、眠気を催したので、コーヒーやお茶を飲み、眠気を払拭しようとした。</p> <p>船長 B は、レーダーを 3 M レンジのヘッドアップ表示として作動させていたものの、接近警報を使用しておらず、また、GPS プロッターに航跡を記録していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、沖ノ島北東方沖において南東進中、航海士 A が、左舷船首方の B 船が A 船の進路を避けるものと思ひ、間近に接近する状況となった B 船に対して汽笛により注意を促そうとしたものの、吹鳴できず、衝突を避けるための動作が遅れたことから、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、汽笛により注意を促そうとした際、汽笛の電源が入っていなかったことから、汽笛を吹鳴できなかったものと考えられる。</p> <p>B 船は、沖ノ島北東方沖において西進中、船長 B が、居眠りに陥ったことから、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、あぐらをかいた姿勢で操船していたところ、疲労により、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、沖ノ島北東方沖において、A 船が南東進中、B 船が西進中、船長 B が、居眠りに陥り、また、航海士 A が、左舷船首方の B 船が A 船の進路を避けるものと思ひ、衝突を避けるための動作をとるのが遅れたため、両船が衝突したのと考えられる。</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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 眠気を催した場合、立ち上がったたり、操舵室の窓を開けて外気を入れるなど、適切な方法で眠気を払拭すること。 ・ 航海中は、常時、汽笛などの航海用具が適切に使用できるようにしておくこと。

付図1 事故発生経過概略図



拡大図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
03:30:03	34-26-04.0	130-10-45.1	120.3	124	10.5
03:32:14	34-25-52.3	130-11-09.0	121.7	125	10.5
03:34:13	34-25-41.8	130-11-31.2	121.0	125	10.8
03:36:13	34-25-31.0	130-11-54.2	120.1	124	11.1
03:38:05	34-25-20.9	130-12-15.3	119.6	124	10.9
03:40:11	34-25-09.6	130-12-39.4	120.4	125	11.0
03:41:08	34-25-04.2	130-12-50.5	120.2	124	11.0
03:41:58	34-24-59.9	130-12-59.9	119.5	125	11.0
03:42:08	34-24-58.6	130-13-02.2	120.1	125	11.0
03:42:19	34-24-57.7	130-13-04.1	120.2	125	11.0
03:42:39	34-24-56.1	130-13-07.9	119.3	124	11.0
03:42:58	34-24-54.3	130-13-11.5	119.4	124	11.0
03:43:08	34-24-53.3	130-13-13.6	119.6	124	11.0
03:43:58	34-24-48.7	130-13-23.1	121.9	125	10.5
03:44:58	34-24-42.4	130-13-34.4	139.1	154	10.2
03:45:21	34-24-39.5	130-13-36.5	163.6	195	7.5
03:46:01	34-24-36.5	130-13-36.0	213.0	272	3.5
03:46:56	34-24-37.2	130-13-33.7	356.9	020	2.8

※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 B船の損傷状況

