

# 船舶事故調査報告書

平成29年6月1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

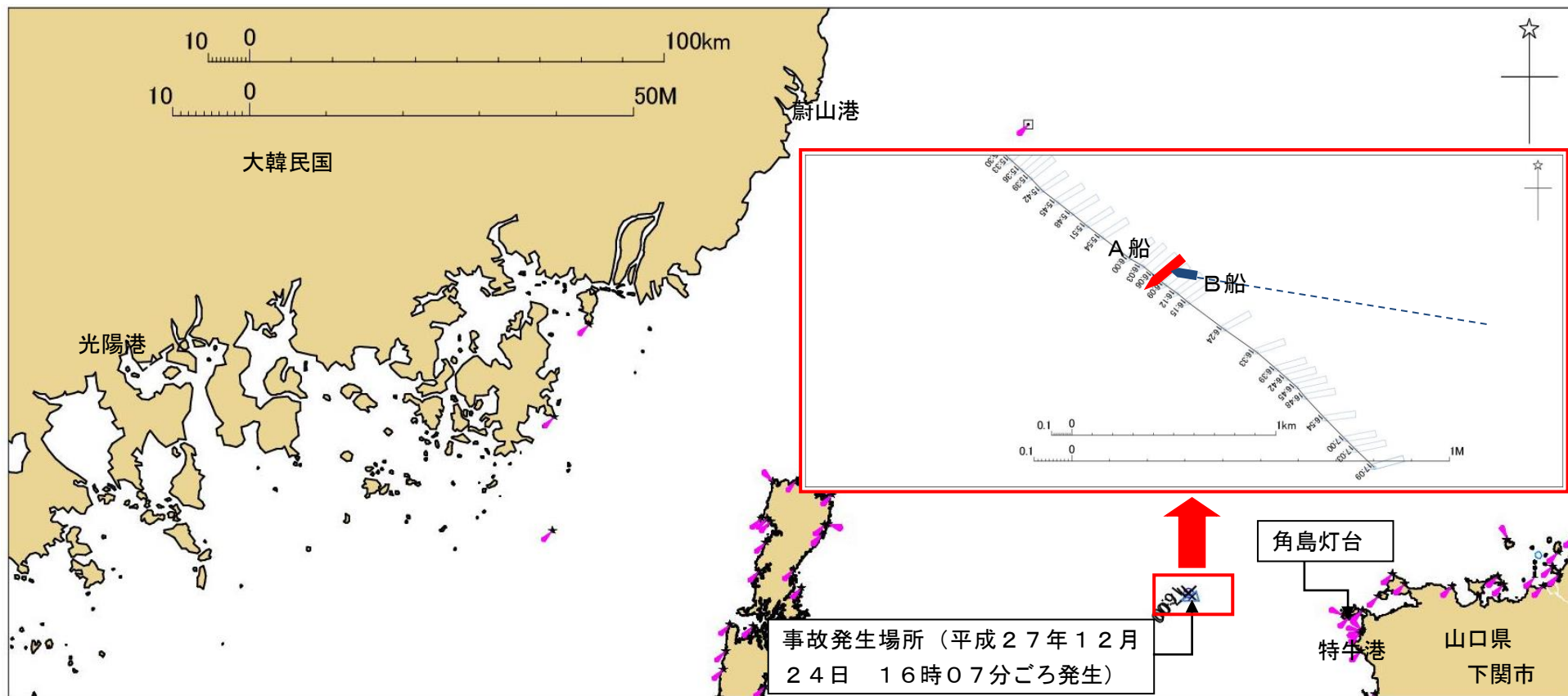
|   |   |
|---|---|
| 事故種類  | 衝突  |
| 発生日時  | 平成27年12月24日 16時07分ごろ  |
| 発生場所  | 山口県下関市角島 <sup>つの</sup> 西方沖<br>角島灯台から真方位278° 20.6海里（M）付近<br>（概位 北緯34° 23.9′ 東経130° 25.7′）  |
| 事故の概要   | 自動車運搬船 <sup>メディテレーニアン ハイウェイ</sup> MEDITERRANEAN HIGHWAYは、漂流中、また、漁船第五日新丸 <sup>にっしん</sup> は、西北西進中、両船が衝突した。<br>MEDITERRANEAN HIGHWAY は、左舷中央部外板に擦過傷を生じ、また、第五日新丸は、船首部外板の破口等を生じた。   |
| 事故調査の経過   | 平成27年12月25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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 自動車運搬船 MEDITERRANEAN HIGHWAY（パナマ共和国籍）、5<br>5,493トン<br>9250220（IMO番号）、BRAVEZA MARITIMA S.A.<br>199.94m×32.20m×23.71m、鋼<br>ディーゼル機関、13,940kW、2002年2月5日（建<br>造）<br>B 漁船 第五日新丸、19トン<br>TT2-1925（漁船登録番号）、日新丸水産有限会社<br>18.90m（Lr）×3.79m×1.73m、FRP<br>ディーゼル機関、736kW、昭和63年6月4日<br>第272-17260号（船舶検査済票の番号） |
| 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 51歳<br>締約国資格受有者承認証 一等航海士（パナマ共和国発給）<br>交付年月日 2014年10月8日<br>（2016年12月31日まで有効）<br>B 船長B 男性 40歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 平成14年10月15日<br>免許証交付日 平成24年8月6日<br>（平成29年10月14日まで有効）  |

|       |  |
|-------|--|
| 死傷者等  | なし   |
| 損傷    | A 左舷中央部外板に擦過傷<br>B 船首部外板に破口、船首及び船尾マストに曲損   |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 2、視界 良好<br>海象：海上 平穏<br>日没時刻：17時14分ごろ  |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長A（インド国籍）及び航海士Aほか20人（インド国籍6人、フィリピン共和国籍12人、バングラデシュ人民共和国籍1人、タイ王国籍1人）が乗り組み、自動車3,501台を積載し、平成27年12月17日21時00分ごろ、大韓民国蔚山市蔚山港を出港し、18日午前から長崎県対馬北方沖で運転不自由船を示す形象物（黒球2個）を掲げ、漂泊を開始した。</p> <p>A船は、風潮流及び海流に圧流され、24日13時50分ごろ角島西方沖で漂泊を続けていた。</p> <p>航海士Aは、近くに漁船がいるので注意するよう前直者から引継ぎを受け、16時00分ごろ操舵手Aと共に船橋当直につき、運転不自由船を示す紅色の全周灯2個を表示した。</p> <p>航海士A及び操舵手Aは、3Mと6Mレンジに設定したレーダーと目視による見張りを行い、A船の3M以内にいる船はB船だけで、その位置はA船の左舷後方（東南東方）約1.2Mの距離であることを認めた。</p> <p>航海士Aは、B船との距離が縮まらないように思えたので、右舷方の見張りを行っていたところ、船橋左舷側にいた操舵手Aから、左舷船尾方からB船が接近して来ているとの報告を受けた。</p> <p>A船は、航海士Aが、左舷船尾方約300mに迫ったB船を認め、操舵手Aに指示して昼間信号灯をB船の操舵室に向けて照射したものの、16時07分ごろA船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、乗組員に本事故の発生したことを知らせる目的で非常警報を鳴らし、左舷及び右舷ウイングからB船を捜したが、発見できなかった。</p> <p>航海士Aは、昇橋してきた船長Aに本事故の発生及びその状況を報告した。</p> <p>船長Aは、A船の船首方約200mにB船がいるとの報告を受け、近くに来るよう前部甲板上からB船に大声で呼び掛けたが、B船が離れて行ったので、運航会社に連絡し、漂泊を続けた。</p> <p>A船は、17時55分ごろ海上保安庁から指示を受け、関門港下関区に着岸した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、24日13時00分ごろ福岡県宗像市沖ノ島北方沖の漁場に向け、下関市特牛港を出港し、約9～</p> |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>9.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西北西進していた。</p> <p>船長Bは、単独で当直につき、自動操舵で針路を真方位280°に設定し、3Mレンジに設定したレーダーで前方に他船がないことを確認した後、操舵スタンドから操舵室後部の板の間に移動し、あぐらをかいて板の間に座り、板の間に置いたテレビを見ながら、時々操舵スタンド横のレーダーを見ていた。</p> <p>B船は、船長Bが、座っていた姿勢から肘枕をついて横になった姿勢でいたところ、いつの間にか居眠りに陥り、同じ針路及び速力で航行を続け、A船の左舷中央部に衝突した。</p> <p>船長Bは、突然衝撃を受けて覚醒し、主機を停止した。</p> <p>船長Bは、A船と衝突したことを知り、損傷状況を調べ、航行可能であることを確認した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、巡視艇の到着後、自力航行により関門港門司区に着岸した。</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）参照）</p>                            |
| <p>その他の事項</p>   | <p>A船は、大韓民国<sup>クアンヤン</sup>光陽市光陽港に入港する予定になっていたが、入港する日時が未定であったので、主機を停止して漂泊しながら、運航会社からの連絡を待っていた。</p> <p>A船は、本事故当時、風潮流及び海流により約0.8knの速力で南東方に圧流されていた。</p> <p>航海士Aは、本事故時、夕方であるので、昼間信号灯をB船に照射することが注意喚起に有効であると考えた。</p> <p>B船は、操舵室後部が、上下2段に分かれており、下段が寝台で、上段の板の間の前部にテレビが置かれていた。</p> <p>船長Bは、約6年間のB船の船長経験があり、角島付近では小型漁船が多いが、角島を過ぎればいなくなるので、手動操舵から自動操舵に切り替えて板の間に移動して当直を行っていた。</p> <p>船長Bは、25日から正月休みに入ることにしていたので、気持ちが緩んでいたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船の昼間信号灯の照射には気付かなかった。</p> <p>B船の他の乗組員は、本事故発生時、船室で休んでいた。</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 なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、角島西方沖において、運転不自由船を示す灯火を掲げて漂泊中、航海士Aが、左舷船尾方からB船が接近して来るとの報告を操舵手Aから受け、左舷船尾方約300mに接近したB船を認め、B船</p>  |

|           |   |
|-----------|---|
|           | <p>に昼間信号灯を照射したものの、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、注意を喚起することに最も有効である方法としてB船の操舵室に向けて昼間信号灯を照射させたが、汽笛を使用して注意を喚起していれば、船長Bが覚醒してA船の存在に気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、角島西方沖を自動操舵により西北西進中、船長Bが、単独で当直中、居眠りに陥ったことから、A船に向かう態勢で航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、海上が平穏であったこと、3Mレンジに設定したレーダーで前方に他船がないことを確認したこと、正月休みを控えて気が緩んでいたこと及び操舵室後部の板の間で横になっていたことから、居眠りに陥った可能性があるものと考えられる。</p> |
| <b>原因</b> | <p>本事故は、角島西方沖において、A船が運転不自由船を示す灯火を掲げて漂泊中、B船が自動操舵により西北西進中、船長Bが、単独で当直中、居眠りに陥ったため、A船に向かう態勢で航行を続け、両船が衝突したものと考えられる。</p>   |
| <b>参考</b> | <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>・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>  |

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<br>(時:分:秒) | 船位※             |                 | 対地針路※<br>(°) | 船首方位※<br>(°) | 対地速力<br>(kn) |
|---------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|
|               | 北緯<br>(° -' -") | 東経<br>(° -' -") |              |              |              |
| 15:15:08      | 034-24-25.0     | 130-24-57.1     | 120          | 229          | 0.6          |
| 15:30:10      | 034-24-19.3     | 130-25-08.1     | 131          | 226          | 0.7          |
| 15:48:09      | 034-24-09.5     | 130-25-21.5     | 131          | 239          | 1.0          |
| 16:00:08      | 034-24-02.5     | 130-25-32.5     | 126          | 233          | 0.8          |
| 16:03:08      | 034-24-01.2     | 130-25-35.0     | 128          | 229          | 0.8          |
| 16:06:09      | 034-23-59.8     | 130-25-37.1     | 132          | 230          | 0.8          |
| 16:09:12      | 034-23-58.3     | 130-25-39.3     | 126          | 232          | 0.8          |
| 16:12:06      | 034-23-56.9     | 130-25-41.6     | 129          | 234          | 0.7          |
| 16:33:06      | 034-23-47.6     | 130-25-56.9     | 130          | 251          | 0.7          |
| 16:45:11      | 034-23-41.9     | 130-26-04.6     | 138          | 257          | 0.7          |
| 17:00:10      | 034-23-33.5     | 130-26-14.1     | 135          | 260          | 0.7          |
| 17:09:09      | 034-23-29.2     | 130-26-19.5     | 132          | 254          | 0.7          |

※船位は、A船の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。