

船舶事故調査報告書

平成29年11月15日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成29年3月27日 22時50分ごろ
発生場所	鹿児島県西之表市喜志鹿埼北北東方沖 喜志鹿埼灯台から真方位014°10.9海里付近 (概位 北緯31°00.7' 東経131°06.6')
事故の概要	油タンカー ^{ホールアラディッド} KHAWR ALADID及び漁船 ^{ふくよし} 第二十八福吉丸は、共に西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年4月27日、主管調査官（門司事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 油タンカー KHAWR ALADID（カタール国籍）、57,243トン 9299757（IMO番号）、QATAR SHIPPING COMPANY S.P.C B 漁船 第二十八福吉丸、19トン KO2-2523（漁船登録番号）、株式会社福吉丸
乗組員等に関する情報	A 船長A（インド国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（カタール国発給） 航海士A（インド国籍）、締約国資格受有者承認証 航海士（カタール国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定 甲板員B、甲板部航海当直部員の認証受有
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波向 北西、波高 4.0m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか26人（全員インド国籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、平成29年3月27日22時00分ごろ、約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により、大隅海峡を韓国に向けて西進していた。 航海士Aは、左舷船首方にB船を視認し、22時45分ごろB船に対して短音5回の汽笛を鳴らし、昼間信号灯を照射したが、A船の左舷中央部やや後方にB船の船首が接触した。 B船は、船長B及び甲板員Bほか11人（日本国籍8人及びインドネシア共和国籍3人）が乗り組み、法定灯火を表示し、約9knの速力で自動操舵により、大隅海峡を鹿児島県鹿児島市鹿児島島港に向けて西進していた。

	<p>単独で操船に当たっていた甲板員Bは、右舷後方から接近するA船に気づき、椅子に腰を掛けた姿勢でレーダー上にポインターを付して監視中、22時35分ごろ、A船の針路が右に変わったように見えたので、安心していたところ、居眠りに陥った。</p> <p>甲板員Bは、22時50分ごろ、ふと目覚めると、船首方至近に接近したA船の船体に気づき、直ちに機関を後進にかけた。</p> <p>甲板員Bは、本事故時、海上が時化<small>しげ</small>していたので、衝突したかどうか分からなかったが、鹿児島港に入港後点検したところ、船首に損傷を見付けたので、本事故の発生について船舶所有者を通じて海上保安庁に通報した。</p> <p>甲板員Bは、A船からの汽笛及び発光信号に気付かなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、航海士Aが、左舷船首方のB船に接近した際、短音5回の汽笛を鳴らし、昼間信号灯を照射したものの、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aが同じ針路及び速力で航行を続けた状況については、航海士Aから十分な情報が得られなかったため、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、単独で操船に当たっていた甲板員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>甲板員Bは、自動操舵とし、椅子に腰を掛けた楽な姿勢で見張りを行っていたこと、及び右舷後方から接近していたA船の針路が変わったように見え、安心したことから、居眠りに陥っ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、A船及びB船が共に西進中、航海士Aが、左舷船首方のB船に接近した際、同じ針路及び速力で航行を続け、また、甲板員Bが、居眠りに陥ったため、両船が衝突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"> ・国際海上衝突予防規則の航法規定に基づいて衝突を避ける動作をとること。 ・単独で操船中は、時々手動操舵にしたり、立って見張りをしたりするなど、居眠り運航の防止措置を講じること。