

船舶事故調査報告書

平成29年8月24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14日 02時26分ごろ
発生場所	広島県呉市上蒲刈島南方沖 鴨瀬灯台から真方位210° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯34°06.3′ 東経132°43.8′）
事故の概要	貨物船すまは、西南西進中、また、押船77三協丸は、土運船S-1303を押して北東進中、すまとS-1303とが衝突した。
事故等調査の経過	平成29年3月15日、主管調査官（広島事務所）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 貨物船 すま、731トン 133531、井本船舶株式会社 B 押船 77三協丸、158トン 141219、三協産業株式会社 C 土運船 S-1303、約992トン なし、土砂船舶有限会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、五級（航海） 航海士B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷等 B なし C 左舷船首部に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故等の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、コンテナ約13個を積載し、平成29年3月13日14時10分ごろ阪神港神戸区を出港して広島県大竹市大竹港に向かった。 A船は、船長Aが1人で船橋当直に当たり、法定灯火を表示し、約12.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、上蒲刈島の南方沖を西南西進していた。 船長Aは、左舷船首約20°～30°に、B船の白色灯1個及び緑色灯1個を認め、B船がA船の船尾方に向けて右転するものと思った。 船長Aは、A船の進路を避けるものと思っていたB船が接近を続けるので、探照灯で2、3回発光信号を行ったものの、B船が転舵しないので、右舵一杯としたが、02時26分ごろA船の左舷船尾部とC

	<p>船の左舷船首部とが衝突するのを認めた。</p> <p>船長Aは、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及び航海士Bほか2人が乗り組み、無人のC船を船首に嵌合^{かんごう}して押船列（以下「B船押船列」という。）を構成し、13日12時30分ごろ関門港若松区を出港して広島県尾道糸崎港に向かった。</p> <p>B船押船列は、航海士Bが1人で船橋当直に当たり、法定灯火を表示し、愛媛県松山市安^あ居島の付近を航行中、航海士Bが、行き会う船舶がほとんどなくなったので、約7.5knの速力で、自動操舵とし、暖房の効いた操舵室内の操舵輪後方にあった椅子に腰を掛け、背中をもたれる姿勢で見張りを行い、上蒲刈島の南方沖を北東進した。</p> <p>航海士Bは、いつしか居眠りに陥り、衝撃で目が覚め、C船の左舷船首部とA船の左舷船尾部とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、衝突に気付いて昇橋し、船長Aに依頼して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、船長Aが、左舷船首方のB船押船列がA船の進路を避けるものと思い、間近に接近する状況となったB船押船列に対して発光信号により注意を促したものの、衝突を避けるための動作が遅れたことから、B船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、航海士Bが、居眠りに陥っていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Bは、行き会う船舶がほとんどいなかったこと、暖房の効いた操舵室内で自動操舵とし、椅子に腰を掛けて背中をもたれる姿勢で見張りを行っていたことから、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、上蒲刈島南方沖において、A船が西南西進中、B船押船列が北東進中、船長Aが衝突を避けるための動作をとるのが遅れ、また、航海士Bが居眠りに陥っていたため、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"> ・適切な時機に衝突を避けるための動作をとること。 ・暖房の効いた操舵室内では、時折、手動操舵としたり、立って見張りを行ったりするなど、居眠り運航の防止措置を採ること。