

船舶事故調査報告書

平成30年5月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

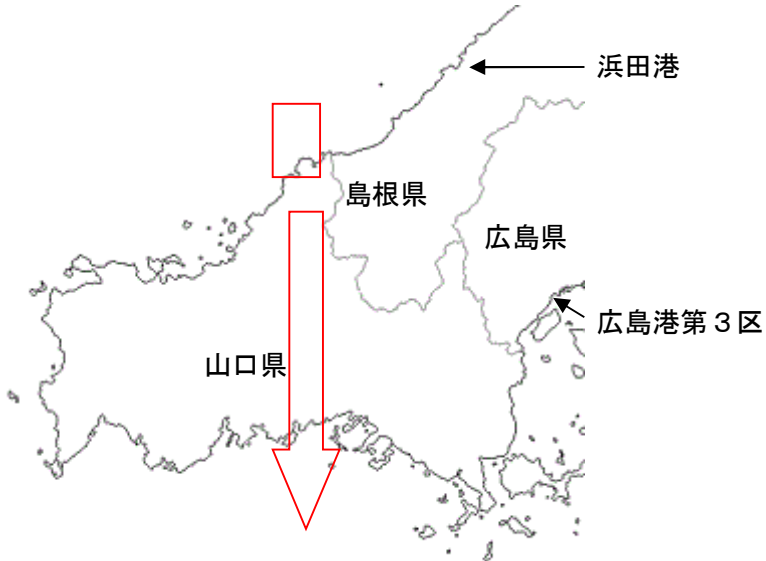
事故種類	衝突
発生日時	平成29年12月3日 04時38分ごろ
発生場所	山口県萩市高山岬北方沖 高山岬灯台から真方位341° 7.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 46.8′ 東経131° 33.9′）
事故の概要	貨物船SANTA SERENAは、北東進中、また、漁船順風丸は、北西進中、両船が衝突した。 SANTA SERENA は、右舷船尾部外板に擦過傷を生じ、また、順風丸は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成29年12月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 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 SANTA SERENA、23,691トン 142531、エクスペディターインベスト有限会社 184.75m×30.60m×14.50m、鋼 ディーゼル機関、6,780kW、平成23年5月19日 B 漁船 順風丸、4.9トン YG3-58994（漁船登録番号）、個人所有 12.00m（Lr）×2.84m×0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和54年3月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A（ベトナム社会主義共和国籍） 男性 46歳 締約国資格受有者承認証 船長（日本国発給） 交付年月日 2015年8月21日 （2020年8月20日まで有効） 航海士A（ベトナム社会主義共和国籍） 男性 34歳 締約国資格受有者承認証 一等航海士（日本国発給） 交付年月日 2015年10月16日 （2020年10月15日まで有効） B 船長B 男性 76歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年5月1日

	免許証交付日 平成26年7月17日 (平成31年9月9日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷後部外板に擦過傷 B 船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、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20人（全員ベトナム社会主義共和国籍）が乗り組み、木材を半載の状態で、平成29年12月2日12時40分ごろ島根県浜田市浜田港に向けて広島県広島港第3区を出港した。</p> <p>A船は、法定灯火を表示して関門海峡を通過したのち、3日03時45分ごろ、高山岬北東方沖で、航海士A及び操舵手1人が昇橋して船橋当直についた。</p> <p>航海士Aは、ARPA機能付きレーダー1台を6Mレンジとし、ノースアップ及び3M後方へのオフセンタ表示として見張りに当たり、自動操舵で真方位約062°の針路（対地針路、以下同じ。）とし、約13.0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、04時25分ごろ右舷船首方に北上する数隻の小型船の映像をレーダーで確認し、方位が変化せずに接近するB船にレーダー上でマーカを置いて観察していたが、接近して昼間信号灯を照射すれば相手船が避けてくれると思い、針路及び速力を保持した。</p> <p>航海士Aは、B船が接近したので注意を促そうと、昼間信号灯をB船に向かって照射したものの、B船が避ける様子を見せずに接近したので、04時38分ごろキックを効かせようと右舵を取った。</p> <p>航海士Aは、右舷ウイングに出ると、B船が異常なくA船の後方を航行していくのを見て、操舵手に上甲板から右舷外板を確認させたところ、衝突の痕跡等を認めなかったとの報告があったので、B船との衝突はなかったと判断して誰にも報告しなかった。</p> <p>A船は、予定通りに09時05分ごろ浜田港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、3日03時30分ごろ僚船数隻と共に、山口県萩市江崎港北西方沖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江崎港名島北東方沖で、GPSを見て自動操舵で約330°の針路に定め、約8.5knの速力で航行した。</p> <p>船長Bは、6Mのレンジとしたレーダーで左舷船首方5M付近にA船を認めたので、接近してから避けるつもりでいたところ、少し</p>

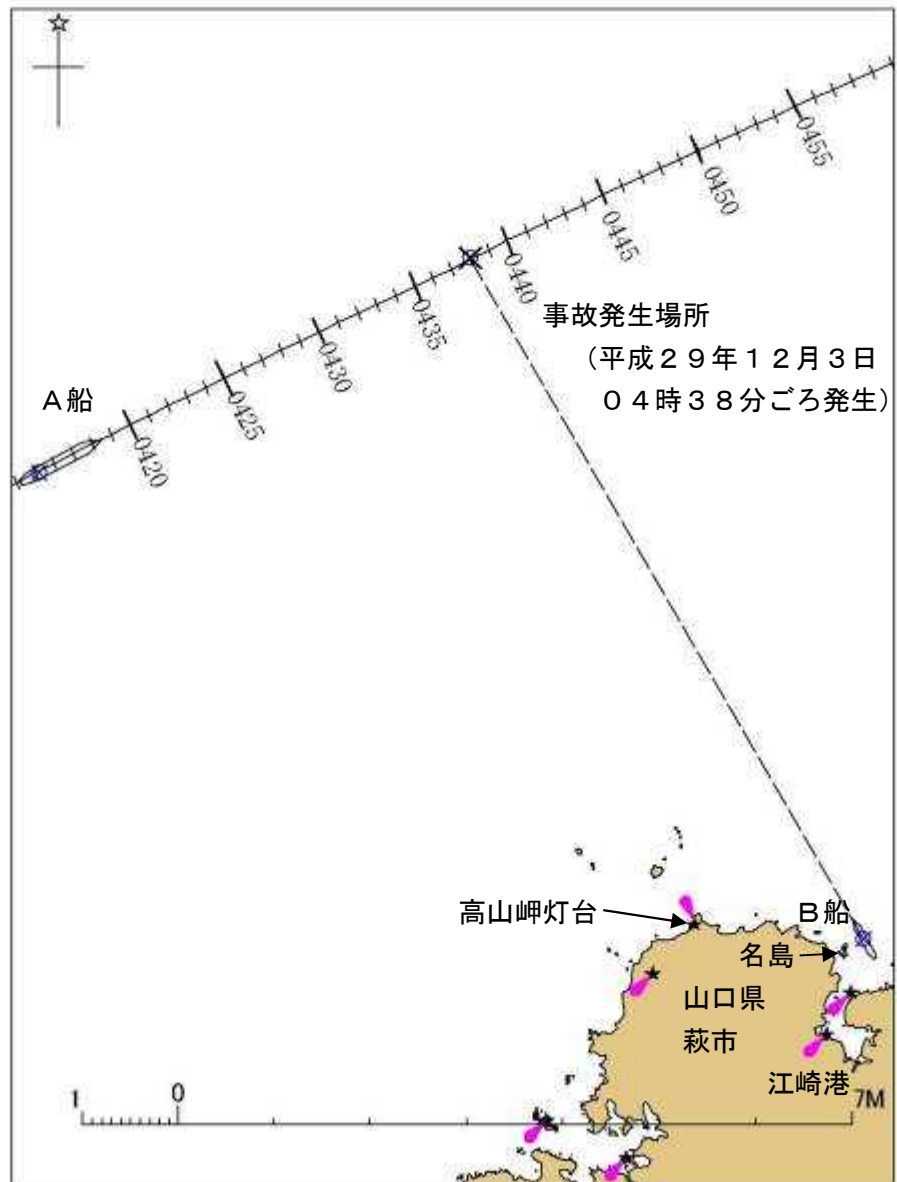
	<p>疲れを感じていたものの、いつも居眠りしたことがなかったので、居眠りすることはないと思い、操縦席に腰を掛けているうちに、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、衝撃で目が覚め、B船の船首部とA船の外板とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、僚船に無線で衝突の発生を連絡し、損傷を確認したのち、江崎港に戻り、漁協担当者を通じて海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A及び航海士Aは、3日11時50分ごろ、A船が浜田港で貨物の燻蒸^{くんじょう}作業中、代理店を通じて海上保安庁からA船とB船とが衝突したとの情報を知った。</p> <p>航海士Aは、日本寄港の経験が多く、日本近海で夜間接近してくる小型船に対して、昼間信号灯の照射が有効であったので、本事故当時もB船が避けてくれると予想してB船に接近しすぎ、衝突を避けるための動作が遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、少し疲れを感じていた上に、海上模様が平穏だったこともあり、楽な姿勢で操縦席に腰を掛けていたので、気が緩んで居眠りしたと本事故後に思った。</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、高山岬北方沖において北東進中、航海士Aが、接近して昼間信号灯を照射すれば相手船が避けてくれると思い、針路及び速力を保持したことから、衝突を避けるための動作をとるのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、高山岬北方沖において北西進中、船長Bが、居眠りに陥ったことから、A船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、少し疲れを感じていた上に、海上模様が平穏だったこともあり、楽な姿勢で操縦席に腰を掛けていたので、気が緩んで、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、高山岬北方沖において、A船が北東進中、B船が北西進中、船長Bが、居眠りに陥り、また、航海士Aが、接近して昼間信号灯を照射すれば相手船が避けてくれると思い、針路及び速力を保持したため、両船が衝突したものと考えられる。</p>

参考	<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">・ 操船中に疲れを感じた場合、身体を動かしたり、操舵室の窓を開けて外気を入れたりするなど、適切な方法で眠気を払拭すること。・ 他の船舶に接近し過ぎないように、できる限り早期に、かつ、大幅に避航動作をとること。
-----------	---

付図1 事故発生経過概略図



(拡大)



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 (° -' -")			
04:20:07	34-45-04.6	131-29-38.8	064.5	063	13.2
04:21:07	34-45-10.3	131-29-53.0	062.9	061	13.2
04:22:07	34-45-16.3	131-30-07.4	063.0	062	13.1
04:23:07	34-45-22.1	131-30-21.7	064.6	063	13.1
04:24:07	34-45-27.9	131-30-36.1	064.7	063	13.1
04:25:07	34-45-33.6	131-30-50.4	064.2	061	13.2
04:26:07	34-45-39.4	131-31-04.5	063.8	062	13.2
04:27:07	34-45-45.2	131-31-19.1	063.7	062	13.1
04:28:07	34-45-51.0	131-31-33.4	063.0	061	13.1
04:29:08	34-45-57.0	131-31-47.9	063.7	063	13.1
04:30:08	34-46-02.6	131-32-02.3	065.3	062	13.1
04:31:08	34-46-08.2	131-12-16.5	064.3	061	13.1
04:32:08	34-46-14.1	131-32-31.0	064.7	062	13.1
04:33:08	34-46-19.8	131-32-45.3	064.6	062	13.0
04:34:08	34-46-25.3	131-32-59.7	065.3	063	13.1
04:35:08	34-46-30.9	131-33-14.0	065.9	063	13.0
04:36:06	34-46-36.2	131-33-27.8	064.6	062	13.0
04:37:06	34-46-41.9	131-33-42.1	063.6	062	13.0
04:38:06	34-46-47.7	131-33-56.3	062.8	062	13.0
04:39:06	34-46-53.7	131-34-10.3	062.6	061	13.0
04:40:06	34-46-59.7	131-34-24.4	064.9	064	13.1
04:41:06	34-47-05.2	131-34-38.8	064.7	063	13.0
04:42:06	34-47-10.9	131-34-53.1	064.9	064	13.1
04:43:07	34-47-16.4	131-35-07.8	065.0	064	13.1
04:44:07	34-47-22.0	131-35-22.0	064.6	064	13.2
04:45:07	34-47-27.7	131-35-36.7	065.6	064	13.1
04:46:07	34-47-33.3	131-35-51.2	066.0	065	13.2
04:47:07	34-47-38.7	131-36-05.7	065.2	065	13.1
04:48:07	34-47-44.2	131-36-20.3	065.7	063	13.1
04:49:07	34-47-49.8	131-36-34.7	064.9	065	13.1

※ 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。