

船舶事故調査報告書

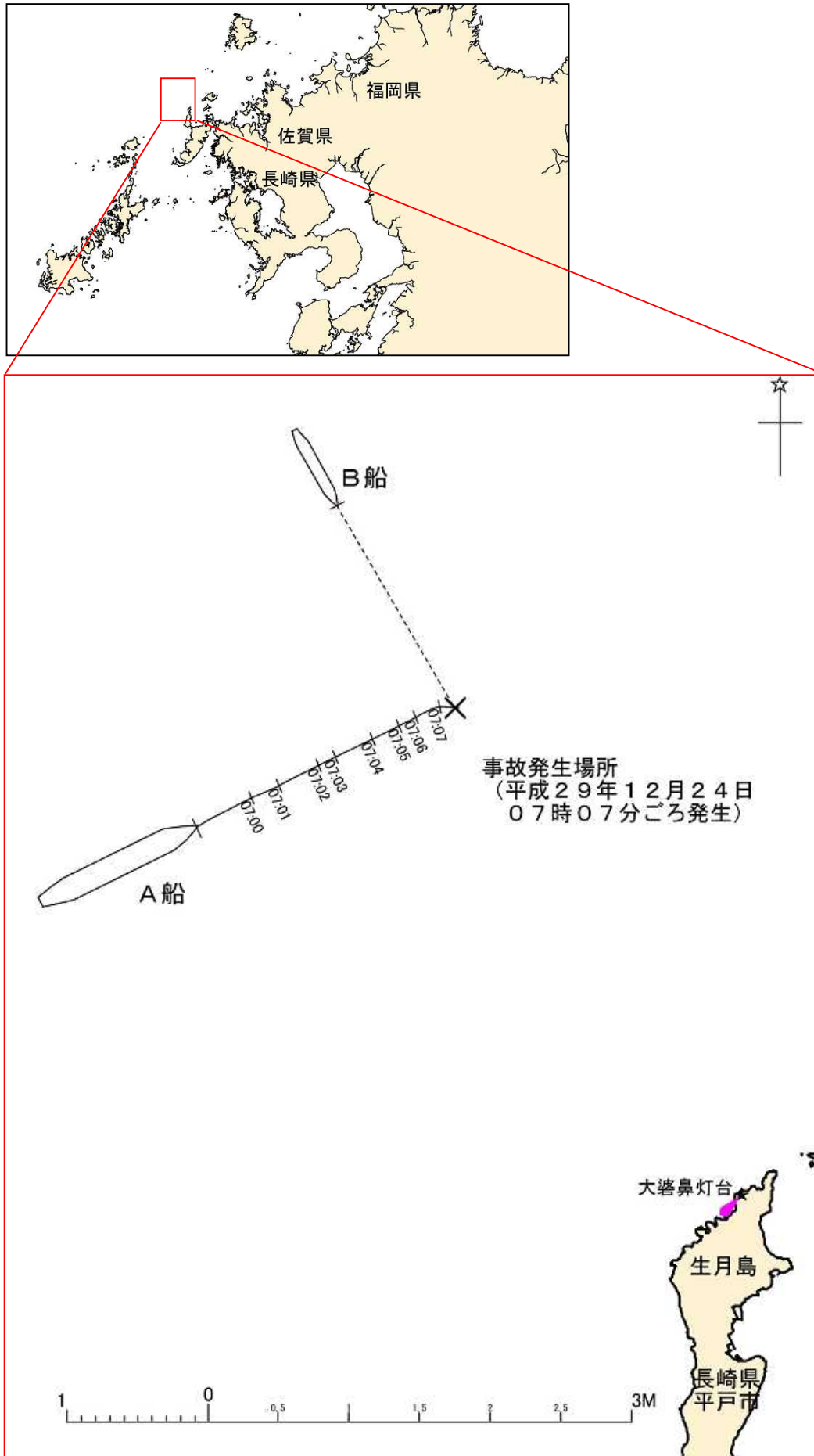
平成30年6月27日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年12月24日 07時07分ごろ
発生場所	長崎県平戸市生月島北北西方沖 <small>おおばえはな</small> 大礫鼻灯台から真方位330° 4.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 29.9′ 東経129° 23.4′）
事故の概要	貨物船 <small>タイライン</small> THAILINE 6 は、東北東進中、また、漁船 <small>いちよう</small> 一洋丸は、南南東進中、両船が衝突した。 THAILINE 6 は、左舷中央部外板に擦過傷を生じ、また、一洋丸は、右舷船首部の亀裂を伴う擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成29年12月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 THAILINE 6（マレーシア籍）、7,636トン 9100530（IMO番号）、THAILINE SDN. BHD. 113.22m×19.60m×13.20m、鋼 ディーゼル機関、3,937.29kW、1994年6月15日 B 漁船 一洋丸、15.33トン NS2-23355（漁船登録番号）、個人所有 14.99m（Lr）×3.67m×1.19m、FRP ディーゼル機関、433.95kW、昭和55年4月12日
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 44歳 免状不詳 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 33歳 免状不詳 B 船長B 男性 43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 平成7年3月23日 免許証交付日 平成26年9月9日 （平成32年3月22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 B 右舷船首部に亀裂を伴う擦過傷、右舷側漁具等に破損

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 ほぼ低潮時 日出時刻：07時24分ごろ、常用薄明開始時刻：06時57分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか18人（中華人民共和国籍5人、マレーシア籍5人、フィリピン共和国籍8人）が乗り組み、空倉のまま、平成29年12月14日06時10分（現地時間）ごろ関門港新門司区に向けフィリピン共和国スービック港を出港した。</p> <p>航海士Aは、甲板長と2人で船橋当直に当たり、法定灯火を表示し、レーダー2台を作動させ、約064°（真方位、以下同じ。）の針路及び約12.6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、生月島北北西方沖を自動操舵により東北東進中、24日06時57分ごろ、左舷前方約2.1M付近にB船のレーダー映像を探知した。</p> <p>航海士Aは、前路を右方に横切る状態で航行中のB船がA船の進路を避けるものと思い、針路及び速力を保持した。</p> <p>A船は、航海士Aが、接近を続けて間近となったB船に衝突の危険を感じて緩やかに右転を始めるとともに汽笛を吹鳴し、B船が至近に迫ったところで右舵一杯としたものの、07時07分ごろその左舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士Aに呼ばれて昇橋し、B船と衝突したことを知り、A船の負傷者の有無、船体の損傷状況等を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに船舶所有者等に連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、12月20日10時00分ごろ長崎県対馬市豆酛崎西方沖15M付近の漁場に向けて平戸市館浦漁港を出港した。</p> <p>船長Bは、目的の漁場に到着して操業を繰り返し、約16kgの漁獲を得て4日間の操業を終え、24日01時50分ごろ帰途に就き、法定灯火を表示し、レーダー1台を作動させ、約150°の針路及び約8knの速力で、生月島北北西方沖を自動操舵により南南東進した。</p> <p>船長Bは、舵輪の後方で背もたれ付きの椅子に腰を掛けて見張りを行い、館浦漁港まで約12Mとなった頃、海上が穏やかで周囲に他船を見掛けず、操業の疲労もあって眠気を感じ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、衝撃を感じて目を覚まし、B船とA船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、しばらくA船を追走したものの、追い付けず、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>航海士Aは、適切な時機にB船との衝突を回避する措置を取ってお</p>

	<p>けば、衝突を回避できたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん、眠気を感じた際、操舵室の外に出たり、コーヒーを飲んだりするなどの居眠り運航の防止措置を取っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、眠気を感じていたものの、もう少しで入港できるので居眠りすることはないと思い、居眠り運航の防止措置を取っていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん、操業を1日で終えて帰港していたところ、本事故当時、漁獲量が少なかったため、4日間続けて18時ごろより00時ごろまで操業を行い、夜明けを待って漂泊した状態での仮眠を約7時間とっていたものの、疲労を感じていた。</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、生月島北北西方沖を東北東進中、航海士Aが、前路を右方に横切る状態で接近するB船がA船の進路を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続け、その後、B船と間近に接近して衝突を回避する措置を取る際、最大舵角を取らずに緩やかな右転としたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、生月島北北西方沖を自動操舵により南南東進中、船長Bが居眠りに陥ったことから、右舷前方を東北東進しているA船に気付かずに航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、4日間続けた操業による疲労などで眠気を感じていたものの、もう少しで入港できるので居眠りすることはないと思い、居眠り運航の防止措置を取らず、自動操舵として椅子に腰を掛けた姿勢をとり続けたことから、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、日出前の薄明時、生月島北北西方沖において、A船が東北東進中、B船が南南東進中、航海士Aが、B船と間近に接近して衝突を回避する措置を取る際、最大舵角を取らずに緩やかな右転とし、また、船長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>再発防止策</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"> ・ 衝突のおそれを認めた他船と間近に接近して衝突を回避する措置を取る際は、大幅に針路を転じるなど、適切な動作を取る。 ・ 航行中に眠気を感じた際は、同じ姿勢を続けず、椅子から立ち上がって手動操舵にしたり、外気に当たるなどして眠気を払拭すること。

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 (時:分:秒)	船位※		船首方位※ (°)	対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
06:53:35	33-28-35.8	129-20-11.3	065	066.2	12.7
06:58:05	33-29-01.3	129-21-12.5	063	062.4	12.6
06:58:24	33-29-03.1	129-21-16.7	063	063.9	12.5
07:00:05	33-29-12.8	129-21-39.2	064	063.9	12.6
07:00:55	33-29-17.3	129-21-50.5	063	063.3	12.5
07:01:05	33-29-18.3	129-21-52.7	063	063.3	12.6
07:01:14	33-29-19.2	129-21-54.8	063	063.6	12.6
07:01:24	33-29-20.1	129-21-57.0	063	063.8	12.6
07:01:36	33-29-21.3	129-21-59.6	063	063.6	12.5
07:02:37	33-29-26.9	129-22-13.2	063	063.7	12.6
07:03:14	33-29-30.5	129-22-21.7	063	063.9	12.6
07:03:24	33-29-31.4	129-22-24.0	063	063.8	12.6
07:03:36	33-29-32.5	129-22-26.8	063	064.4	12.6
07:04:36	33-29-38.0	129-22-40.3	062	063.6	12.5
07:05:36	33-29-43.6	129-22-53.8	062	063.3	12.5
07:06:16	33-29-47.3	129-23-02.6	062	063.9	12.4
07:06:25	33-29-48.1	129-23-04.6	063	063.4	12.4
07:06:52	33-29-50.8	129-23-10.4	078	059.8	11.9
07:07:12	33-29-51.9	129-23-14.6	094	078.7	11.0
07:07:18	33-29-52.0	129-23-16.0	096	082.8	10.9
07:07:21	33-29-51.9	129-23-16.6	095	087.4	10.7
07:07:49	33-29-51.2	129-23-22.4	068	093.7	10.4
07:07:54	33-29-51.4	129-23-23.4	062	087.9	10.2
07:07:57	33-29-51.4	129-23-24.2	059	085.7	10.0
07:08:16	33-29-52.7	129-23-27.3	058	061.0	9.4

※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、船首方位及び対地針路は、真方位である。