

船舶事故調査報告書

令和元年7月3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31年1月18日 23時40分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港南西方沖 東播磨港別府西防波堤灯台から真方位210° 3.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 39.3′ 東経134° 48.1′）
事故の概要	貨物船XIN HAI 58は、錨泊中、また、引船第三大千丸は、はしけM3をえい航して西進中、両船が衝突した。 第三大千丸は、船長が負傷し、船首部に擦過傷を生じ、また、XIN HAI 58は、船尾部外板に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成31年2月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 XIN HAI 58（ベリーズ籍）、2,998トン 9736822（IMO番号）、WEIHAI XINHAI SHIPPING Co., Ltd. 98.00m×15.80m×5.80m、鋼 ディーゼル機関、1,765kW、2014年建造 B 引船 第三大千丸、19トン 273-9017香川、山口鋼業株式会社（船舶所有者）、有限会社大野海運（船舶管理人、B社） 14.05m×5.00m×1.95m、鋼 ディーゼル機関、530kW、平成9年1月 C はしけ M3、総トン数なし なし、B社 42.00m×10.00m×4.50m、鋼 機関なし、平成25年建造
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 48歳 免状不詳 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 49歳 免状不詳 B 船長B 男性 72歳

	<p>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和53年2月24日 免許証交付日 平成28年12月5日 (令和4年8月19日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 1人(船長B)</p>
損傷	<p>A 船尾部外板に凹損 B 船首部に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 ほぼ低潮時</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか12人(中華人民共和国籍12人、ミャンマー連邦共和国籍2人)が乗り組み、平成31年1月15日09時50分ごろ、1月21日に予定されている東播磨港への着岸時刻までの時間調整を行う目的で、同港南西方沖で錨泊を開始した。</p> <p>A船は、船橋に航海士等1人を配置して錨泊当直とし、錨泊当直を行っていた航海士Aが、1月18日23時35分ごろ、船尾方約0.5MからA船に向けて西進するB船を認めた。</p> <p>航海士Aは、針路を変えないで接近するB船に疑問を感じ、VHF無線電話でB船を呼び出すとともに、B船に向けてレーザポインタを点滅させながら照射した。</p> <p>船長Aは、衝突の直前、錨泊当直の交代の目的で昇橋したところ、船尾方至近に接近するB船を認めた。</p> <p>A船は、23時40分ごろ、その船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、作業員1人を乗せたC船を約50mのえい航索<small>つな</small>で繋いで引船列(以下「B船引船列」という。)を構成し、1月18日19時30分ごろ、広島県広島港に向けて阪神港大阪第6区を出港した。</p> <p>B船引船列は、船長Bが、単独の船橋当直につき、操舵スタンド後方に設置された椅子に腰を掛け、明石海峡航路を通過後、兵庫県明石市の南方沖に設置されたのり養殖施設を避けながら、約5.5ノットの対地速力で自動操舵により西進した。</p> <p>船長Bは、東播磨港南方に差し掛かったところで船首方に数隻の錨泊船を認めたので、同錨泊船の間を航行しようとし、自動操舵の針路を約270°に設定したのち、椅子に腰を掛けた姿勢を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、23時40分ごろ衝撃を感じ、身体を前方に飛ばされて目覚め、混乱した状態であったが、頭上から照射された緑色のレーザ光に気付きA船と衝突したことを知った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Bは、明石海峡航路を通過後、眠気を感じたが、広島港への航</p>

	<p>程の途中の香川県坂出市坂出港で休憩を取る予定であり、今まで居眠りをしたことがなかったので何とか航行できると思い、そのまま航行することとした。</p> <p>船長Bは、眠気を感じた際、広い海域で錨泊するなどして休憩を取っていれば良かっ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、東播磨港南西方沖で錨泊中、航海士Aが、接近するB船に向けて音響信号及び発光信号を用いて注意喚起を行わなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、接近するB船に疑問を感じ、VHF無線電話でB船を呼び出すとともに、B船に向けてレーザポインタを照射したものと考えられる。</p> <p>レーザポインタの照射は、照射を受けた船舶の船橋当直者の目が眩むなどの当直業務に支障を来し、さらに照射距離によっては目に損傷を生じさせる危険性があるものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、東播磨港南西方沖を西進中、単独で船橋当直についていた船長Bが、錨泊船の間を航行しようとし、自動操舵の針路を設定したのち、居眠りに陥ったことから、B船とA船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、眠気を感じていたものの、今まで居眠りをしたことがなかったので坂出港まで航行できると思ったこと及び椅子に腰を掛けた姿勢で自動操舵としていたことから、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、夜間、東播磨港南西方沖において、A船が錨泊中、B船引船列が西進中、航海士Aが接近するB船に向けて音響信号及び発光信号を用いて注意喚起を行わず、また、単独で船橋当直についていた船長Bが、錨泊船の間を航行しようとし、自動操舵の針路を設定したのち、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>B社は、本事故後、全ての管理船舶に船橋航海当直警報装置を設置した。</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"> ・他の船舶に注意を喚起する必要がある場合は、汽笛や探照灯を用いて行うこと。 ・レーザポインタを発光信号の代わりとして使用しないこと。 ・自動操舵で航行中、眠気を催した場合、椅子から立ち上がって外気に当たるなどして眠気を払拭すること。 ・眠気を払拭できないときには、早めに安全な広い海域で錨泊する

などして休憩をとること。

付図1 事故発生経過概略図

