

船舶事故調査報告書

令和元年7月10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30年8月19日 10時26分ごろ
発生場所	長崎県長崎市大墓島 ^{おおひま} 北西方沖 大墓島 ^{おおせ} 大瀬灯台から真方位308° 2.8海里（M）付近 （概位 北緯32° 54.5′ 東経129° 30.0′）
事故の概要	貨物船 ^{セイヨー グローリー} SEIYO GLORYは、北進中、また、遊漁船 ^{ゆうみ} 優美丸は、南東進中、両船が衝突した。 SEIYO GLORY は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、優美丸は、船首部に圧壊を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月29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 SEIYO GLORY（パナマ共和国籍）、1,972トン 9413353（IMO番号）、SEIYO GLORY CO.,LTD 81.00m×13.60m×6.80m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、2006年10月30日 B 遊漁船 優美丸、5.7トン NS2-23160（漁船登録番号）、個人所有 12.45m（Lr）×2.63m×0.81m、FRP ディーゼル機関、279.49kW、平成7年4月 第292-39589号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 32歳 船長免状（発給国等不詳） 甲板手A（中華人民共和国籍） 男性 29歳 航海士免状（発給国等不詳） B 船長B 男性 62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3年9月12日 免許証交付日 平成28年8月4日 （令和3年9月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷

	B 船首部に圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：波向 南南西、波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板手Aほか12人（中華人民共和国籍7人、ベトナム社会主義共和国籍2人、ミャンマー連邦共和国籍3人）が乗り組み、空船で、平成30年8月19日07時00分ごろ長崎県西海市肥前大島港に向けて長崎市長崎港を出港した。</p> <p>A船は、甲板手Aが、単独で船橋当直に当たり、レーダーを作動させ、約9.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、大墓島北西方沖を自動操舵により北北西進していたところ、左舷船首方にB船を視認し、10時17分ごろ手動操舵に切り替えて針路を右に約10° 転じて北進した。</p> <p>A船は、針路及び速力を保持し、甲板手Aが、接近を続けて左舷船首至近に迫ったB船に対して汽笛で長音1回を吹鳴し、右舵一杯を取ったものの、10時26分ごろA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、自室で休息していたところ、甲板手Aが鳴らした汽笛音を聞き、すぐに昇橋してB船と衝突したことを知り、船長Bと話し合った後、B船と分かれて肥前大島港に入港し、後日、本事故の発生を知った海上保安庁から問合せを受けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、遊漁の目的で、8月18日14時00分ごろ長崎県新上五島町中通島西方沖の壺ヶ瀬付近の釣り場に向けて長崎市三重式見港の定係地を出港した。</p> <p>B船は、18時00分ごろ釣り場に到着して錨泊し、遊漁をさせた後、19日08時00分ごろ帰途につき、09時00分ごろ中通島北方の津和崎瀬戸を通過した。</p> <p>B船は、船長Bが、レーダーをノースアップの3Mレンジとして作動させ、西海市江ノ島北東方沖で大墓島西方沖に向けた針路に定め、10時12分ごろ右舷船首方5M付近にA船を視認し、約15.5knの速力で、同島北西方沖を自動操舵により南南東進した。</p> <p>船長Bは、舵輪後方で背もたれ付きの椅子に腰を掛けて操縦に当たり、10時16分ごろ船首方500m付近に認めた小型船を左転して避けることとし、レーダーを1.5Mレンジに切り替えて自動操舵としたまま針路を大墓島に向けて南東進を始め、小型船を右舷側に見て通過して間もなく眠気を感じ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>B船は、船長Bが、A船が吹鳴した汽笛を聞いて目を覚まし、船首方至近にA船を認め、右舵一杯を取り主機を全速力後進としたものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、釣り客の負傷の有無及びB船の損傷状況を確認し、船長Aと手振りを交えて話し合った後、A船と分かれて12時00分ごろ</p>

	<p>三重式見港に入港した。</p> <p>船長Bは、後日、B船の損傷を知った海上保安庁に事情を聞かれた。</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)、写真1 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、航海士の免状を所有していた甲板手Aを組み入れた船橋当直体制をとっていた。</p> <p>船長Bは、血圧降下剤を毎日服用していたが、副作用に眠気を催すことはなく、また、睡眠時無呼吸症候群と診断されたこともなかった。</p> <p>船長Bは、8月11日から12日にかけて遊漁を行った後、12日夜から18日朝にかけ、23時ごろ就寝して翌朝07時ごろ起床する生活サイクルで、13時ごろから16時ごろまで昼寝をし、自宅でくつろいだり、B船の整備を行ったりするなどして過ごしており、疲労がたまったり、睡眠が不足した状態ではなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、約1年ぶりに訪れた釣り場の往復で、気を遣い、錨泊して遊漁中、18日22時ごろから19日02時ごろまで仮眠を取っていたものの、睡眠不足と疲労を感じていた。</p> <p>船長Bは、小型船を避けて安全に通過したことで気が緩み、遊漁の疲労もあって眠気を感じ、いつしか居眠りに陥っ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、窓から顔を出して風に当たったり、身体を動かしたりするなどして居眠りを防止していたが、本事故当時、眠気を感じたものの、小型船を避ける際に変えた針路を元に戻さなければいけないので、まさか居眠りすることはないと思い、居眠り運航の防止措置を採っていな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</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、大墓島北西方沖を北進中、甲板手Aが、A船とB船とが間近に接近した際、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、衝突を回避する措置が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、大墓島北西方沖を自動操舵により南東進中、船長Bが居眠りに陥ったことから、A船の進路を避けずに航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、小型船を避けて安全に通過したことで気が緩み、遊漁の疲労もあって眠気を感じていたものの、小型船を避ける際に変えた針路を元に戻さなければいけないので、まさか居眠りすることはないと思い、自動操舵として椅子に腰を掛けた姿勢を続けていたことから、</p>

	覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。
原因	本事故は、大墓島北西方沖において、A船が北進中、B船が南東進中、甲板手Aが、A船とB船とが間近に接近した際、同じ針路及び速力で航行を続け、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。
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 自船を避けることなく接近する他船を認めた場合、適切な時期に警告信号を行い、それでも間近に接近した際は、速やかに大幅に針路を転じるなど、衝突を回避する適切な措置を採ること。 ・ 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としたり、外気に当たるなどして眠気を払拭すること。 ・ 事故が発生した際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

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 (° -' -")			
10:09:58	32-52-02.4	129-30-40.7	343	339.7	9.4
10:10:29	32-52-07.2	129-30-38.5	342	339.1	9.4
10:10:58	32-52-11.3	129-30-36.7	343	339.3	9.4
10:11:29	32-52-16.1	129-30-34.6	342	339.2	9.5
10:11:58	32-52-20.2	129-30-32.6	342	339.8	9.5
10:12:29	32-52-24.9	129-30-30.5	342	339.0	9.4
10:12:58	32-52-29.0	129-30-28.5	343	338.2	9.4
10:13:29	32-52-33.7	129-30-26.3	343	337.8	9.3
10:13:59	32-52-38.0	129-30-24.2	343	338.3	9.3
10:14:29	32-52-42.3	129-30-22.2	343	338.0	9.3
10:14:59	32-52-46.7	129-30-20.2	343	337.8	9.3
10:15:29	32-52-51.2	129-30-18.2	343	338.4	9.4
10:15:59	32-52-55.5	129-30-16.1	343	338.7	9.4
10:16:29	32-52-59.9	129-30-14.1	343	338.9	9.3
10:16:59	32-53-04.2	129-30-12.0	350	335.4	9.3
10:17:29	32-53-08.5	129-30-10.9	003	353.6	8.8
10:18:09	32-53-14.4	129-30-10.7	003	000.6	9.0
10:18:29	32-53-17.6	129-30-10.7	002	359.0	9.1
10:18:59	32-53-22.2	129-30-10.4	001	357.2	9.2
10:19:29	32-53-26.9	129-30-10.1	356	354.0	9.1
10:19:59	32-53-31.4	129-30-09.3	353	350.0	9.2
10:20:40	32-53-37.5	129-30-08.1	355	350.3	9.2
10:20:59	32-53-40.5	129-30-07.5	354	350.4	9.2
10:21:29	32-53-45.2	129-30-06.5	359	351.6	9.3
10:21:59	32-53-49.8	129-30-05.8	356	354.8	9.2
10:22:29	32-53-54.4	129-30-05.2	357	353.0	9.3
10:22:59	32-53-59.1	129-30-04.6	357	352.7	9.3
10:23:29	32-54-03.7	129-30-04.0	357	352.9	9.3
10:23:59	32-54-08.4	129-30-03.4	356	353.2	9.2
10:24:29	32-54-13.1	129-30-02.7	357	353.0	9.3
10:24:59	32-54-17.6	129-30-02.1	357	353.0	9.3
10:25:29	32-54-22.2	129-30-01.3	357	352.5	9.2
10:25:40	32-54-23.7	129-30-01.0	000	351.4	9.3
10:25:49	32-54-25.2	129-30-00.8	001	353.4	9.2
10:25:59	32-54-26.8	129-30-00.7	003	354.9	9.3

※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。

写真1 B船の損傷状況

