

船舶事故調査報告書

令和元年8月28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30年9月2日 01時57分ごろ
発生場所	静岡県南伊豆町石廊崎 ^{いろさき} 南西方沖 石廊崎灯台から真方位223°15海里付近 (概位 北緯34°25.1′ 東経138°38.3′)
事故の概要	貨物船 ^{ルナブルー} LUNA BLUEは、南西進中、また、漁船 ^{しんゆう} 新雄丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年9月26日、主管調査官（横浜事務所）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 LUNA BLUE（パナマ共和国籍）、9,981トン 9325398（IMO番号）、LEYTE NAVIGATION, S.A B 漁船 新雄丸、2.9トン SO3-18656（漁船登録番号）、個人所有 第242-10757号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （パナマ共和国発給） 航海士A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二等航海士（パナマ共和国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部及び右舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部手すり及び防舷材の脱落、左舷側防舷材に擦過傷、前部甲板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか19人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが甲板手1人と共に船橋当直に就き、南西進していた。 A 船は、航海士Aが、右舷船首方に進路が交差する態勢で接近するB船を認めた際、右転すればB船を避けられる状況にあったものの、右舷船尾方に同航船がおり、左転してもB船の船首方を通過できると思ったので、徐々に左舵を取りながら回頭を続けたところ、B船と衝突した。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、自動操舵により南東進中、船長Bが、周囲に航行の支障となる他船がいなくなったので眠気を感じたが、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを続けていた

	<p>ところ、いつしか居眠りに陥り、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、南西進中、航海士Aが、右舷船首方から接近するB船を認めた際、右舷船尾方に同航船がおり、左転してもB船の船首方を通過できると思い、徐々に左舵を取りながら回頭を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、周囲に航行の支障となる他船がいなくなったことで眠気を感じた際、自動操舵の状態ですわに腰を掛けた姿勢で見張りを続け、居眠りに陥ったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が南西進中、B船が南東進中、航海士Aが、左転してもB船の船首方を通過できると思い、徐々に左舵を取りながら回頭を続け、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。</p>
再発防止策	<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"> ・衝突を避けるための措置をとる際は、その動作の効果を他の船舶が通過して遠ざかるまで、慎重に確かめること。 ・航行中に眠気を催した場合、椅子から立ち上がって身体を動かしたり、外気に当たったりするなど、居眠り運航の防止措置を講じること。