

船舶事故調査報告書

令和3年4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	令和2年6月18日 02時40分ごろ
発生場所	愛知県田原市赤羽根町高松崎南東方沖 赤羽根港東防波堤灯台から真方位110°6.6海里付近 (概位 北緯34°33.8 東経137°18.9)
事故の概要	コンテナ船POS YOKOHAMAは、漂流中、また、貨物船第二十二金栄丸は、西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年6月19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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A コンテナ船 POS YOKOHAMA（大韓民国籍）、8,306トン 9164603（IMO番号）、PAN OCEAN CO.,LTD B 貨物船 第二十二金栄丸、749トン 143242、片山汽船有限公司（船舶所有者）、日鉄物流株式会社（運航者）
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、一級航海士免状（大韓民国発給） 航海士A（大韓民国籍）、二級航海士免状（大韓民国発給） B 船長B、四級（航海） 航海士B、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に破口 B 船首上部及びバルバスバウ上部に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか19人（大韓民国籍3人、中華人民共和国籍7人、ミャンマー連邦共和国籍9人）が乗り組み、法定灯火を表示し、高松崎南東方沖で船首を北方に向けて漂流中、船橋当直を行っていた航海士Aが、右舷後方にB船を認め、汽笛を吹鳴したが、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B 船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、法定灯火を表示し、自動操舵で高松崎南東方沖を西進中、航海士Bが、航海コンソールの前に置いてある椅子に座って航海当直に当たっていた。 航海士Bは、気の緩みと蓄積された疲労により軽い眠気を感じたが、これまで居眠りに陥ったことがなかったので、当直交代まで眠気を我慢できると思い、同じ姿勢で船橋当直に当たっていたところ、いつしか居眠りに陥り、知らぬ間にA船に向かい衝突した。 B 船は、船橋航海当直警報装置を備え、3分間船橋当直者の移動が

	<p>検知されない場合、船橋内に当直者警報ブザーが鳴り、更に検知されない状態で2分間経過した後、階下の居住区通路で外部警報ブザーが鳴る仕様になっていたが、本事故当時、警報ブザーは鳴っていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故後、船橋航海当直警報装置は、正常に作動しており、航海士Bが居眠りに陥った後、無意識の身体の動きにより船橋航海当直警報装置が作動しなかったと思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、漂泊中、右舷船尾部にB船の船首部が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、西進中、航海士Bが、居眠りに陥り、知らぬ間に前路で漂泊中のA船に向かって航行を続けたことから、漂泊中のA船に衝突したものと推定される。</p> <p>航海士Bは、気の緩みと蓄積された疲労により軽い眠気を感じたが、これまで居眠りに陥ったことがなかったため、当直交代まで眠気を我慢できると思っていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>B船は、航海士Bが、無意識の身体の動きにより船橋航海当直警報装置が作動しなかった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、B船が、自動操舵で西進中、航海士Bが居眠りに陥り、知らぬ間に前路で漂泊中のA船に向かって航行を続けたため、漂泊中のA船に衝突したものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船橋当直者は、眠気を催し、又はうとうとした場合は、コーヒーを飲む、身体を動かすなどして居眠り防止の措置を採ること。また、どうしても我慢できないときは船橋当直を交代してもらうこと。</li> <li>・船橋航海当直警報装置は、椅子に腰を掛けた当直者の身体がセンサー検出領域内に入らないようセンサーの角度を適切に調整し、休止時間を可能な限り短く設定するなどしてその機能を発揮できるように適切に運用すること。</li> <li>・漂泊中においても、常時適切な見張りを行って接近する他船の早期発見に努めるとともに、衝突のおそれがある場合には、衝突を避けるための措置を採ること。</li> </ul>