

船舶事故調査報告書

平成28年11月24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28年5月5日 01時50分ごろ
発生場所	和歌山県太地町梶取埼南南東方沖 梶取埼灯台から真方位153° 4.7海里付近 (概位 北緯33° 30.7′ 東経136° 00.0′)
事故の概要	貨物船KEOYOUNG SUNは、北東進中、また、漁船第十八秀宝丸は、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成28年5月11日、主管調査官（神戸事務所）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 KEOYOUNG SUN (大韓民国籍)、870トン 9146924 (IMO番号)、KEOYOUNG SHIPPING CO., LTD B 漁船 第十八秀宝丸、19トン ME2-5955 (漁船登録番号)、個人所有 第282-16556号 (船舶検査済票の番号)
乗組員等に関する情報	A 船長A (大韓民国籍)、船長免状 (大韓民国発給) 航海士A (インドネシア共和国籍)、締約国資格受有者承認証 二等航海士 (大韓民国発給) B 船長B、一級小型・特殊・特定 機関長B、六級 (機関) (機関限定)
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部外板及び球状船首部に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、航海士Aが船橋当直につき、約9ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) で京浜港川崎区に向けて北東進した。 A船は、航海士Aが、左舷船首方から接近するB船を認め、右舵を取り、B船との衝突を回避できたと思い、目的地に向けて航行を続けていたところ、A船の代理店を経由して海上保安庁から衝突の有無について、問合せがあった。 船長Aは、A船に擦過傷が生じていることを認め、衝突の事実を知った。 B船は、和歌山県勝浦市勝浦港を出港し、機関長Bが単独の操船に当たった。 機関長Bは、梶取埼南東方沖でGPSプロッターに目的地点を入力し、自動操舵装置を航法モードにして約6knの速力で南進した。

	<p>機関長Bは、眠気を感じたものの、寝ていた船長Bを起こさずに操舵室前面で椅子に腰を掛けて船橋当直に当たっていたところ、しばらくして居眠りに陥った。</p> <p>B船は、機関長Bが衝突の衝撃で目が覚めてA船と衝突したことを認め、浸水のないことを確認して帰港後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、航海士Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、衝突を避ける動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、機関長Bが居眠りに陥ったことから、A船の接近に気付かず航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関長Bは、眠気を感じたものの、寝ていた船長Bを起こさずに自動操舵で椅子に腰を掛けて見張りを続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、航海士Aが見張りを適切に行っておらず、また、機関長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>
<b>参考</b>	<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>・航海当直中に眠気を催した場合には、居眠りに陥ることがないように、外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分に採ること。</li> <li>・航行中は、常時見張りを適切に行うこと。</li> </ul>