

船舶事故調査報告書

平成25年5月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年9月26日 10時40分ごろ
発生場所	青森県深浦町 ^{へなし} 鱸作埼北西方沖 鱸作埼灯台から真方位323° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯40° 38.3′ 東経139° 50.3′）
事故調査の経過	平成24年11月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 ^{しょうり} 昭利丸、749トン 134918、吉田海運株式会社 67.95m×11.20m×4.65m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成6年11月10日 B 漁船 第十一 ^{せんえい} 善栄丸、4.59トン AM3-17181（漁船登録番号）、個人所有 10.50m（Lr）×2.40m×0.81m、FRP ディーゼル機関、205.94kW、昭和54年5月28日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 73歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年6月1日 免状交付年月日 平成21年9月24日 免状有効期間満了日 平成27年2月25日 B 船長B 男性 67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 昭和56年6月12日 免許証交付日 平成23年7月6日 （平成29年6月12日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船尾外板に凹損及び擦過傷 B 船首部圧壊
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、鱸作埼北北西方沖を新潟県柏崎市柏崎港に向け、針路真方位約210°及び速力約11ノット

	<p>(kn) (対地速力、以下同じ。) で自動操舵により航行した。</p> <p>船橋当直中の船長Aは、平成24年9月26日10時30分ごろ周囲に他船が見えないことを確認し、海図に位置を記入する作業を行い、同作業を終えたところ、右舷前方約1Mに漁船のB船を視認し、B船が衝突の虞がある態勢で接近してくることに気付いたが、今まで接近する漁船はA船を避けてくれていたので、B船もA船を避けると思い、手動操舵に切り替え、B船の動きを見ながら針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>船長Aは、B船が更に接近したので、左舵一杯としたが、間に合わず、10時40分ごろ、鱸作埼北西方沖において、A船の右舷船尾部とB船の右舷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、09時20分ごろ深浦町久六島沖の漁場において、GPSプロッターを見て鱸作埼北方沖に向ける針路とし、約12knの速力で自動操舵により東北東進した。</p> <p>船長Bは、操舵室後方の甲板で見張りを行っていたが、漁場を発してから約1時間たった頃から、左舷側からの飛沫が身体にかかるようになったので、操舵室に入った。</p> <p>船長Bは、船首側の回転窓を回し、操舵室右舷側の船首尾間に架けた板の上に腰を掛け、周囲に航行の支障となる船舶がないことを確認しながら航行を続けていたところ、居眠りに陥り、B船は、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で身体が操舵室右舷船首側のレーダーや機関室入口枠等に当たり、目が覚めて主機を中立とした。</p> <p>船長Aは、船舶所有者等に連絡し、A船の乗組員が近寄ってきたB船に船名と船長の氏名を聞いて船長Aに報告した。また、海上保安庁からA船に問合せがあり、一等航海士Aが通報した。</p> <p>B船は、船内への浸水がなく、船長Bが無線で僚船にA船と衝突したことを伝え、深浦町深浦港に帰港した。</p> <p>船長Bは、帰港後、地元の整骨院において、左膝部打撲、腰部捻挫及び右肘部打撲と検断され、その後、病院において左膝内側側副靭帯損傷と診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、宮城県仙台塩釜港でアスファルト約1,000tを積載し、船首が約3.6m、船尾が約4.8mの喫水で航行していた。</p> <p>A船は、本事故前、レーダー2台のうち、1台をスタンバイの状態にし、他の1台を6Mレンジで使用していたが、その後、レンジを変えなかった。</p> <p>A船では、外洋航海中、エアホーン及びモーターサイレンのいずれかにスイッチを入れてから、吹鳴のボタンを押す仕組みになってお</p>

	<p>り、本事故時、切換のスイッチがオフとされていたため、船長Aは、そのことを知らず、本事故前、左舵一杯を取りながら、吹鳴のボタンを押していた。</p> <p>船長Bは、本船を約30年前に購入し、ふだん、漁を行うとき、夜明け前に久六島沖の漁場に着くように深浦港を出港し、午後には帰港していた。</p> <p>船長Bは、本事故前日、20時ごろに就寝し、本事故当日02時10分ごろ起床しており、睡眠が不足しているとは感じていなかった。</p> <p>船長Bは、漁の疲れから居眠りに陥ることがあるので、操舵室後方の甲板で見張りを行っていた。また、操舵室内では、右舷船首側にある機関室入口のドアを開けているので、暖かい空気が入り、今までにも航行中に眠気を感じたことがあり、そのときは、ガムをかんだり、食べ物を食べたりするなどして眠気を払拭していた。</p> <p>船長Bは、これまで艫作埼沖を航行中、貨物船やフェリーなどがB船の船首方を横切ることがあったので、本事故前、レーダーは3Mレンジを使用していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</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、艫作埼北西方沖を南南西進中、船長Aが、右方から衝突の虞がある態勢で接近するB船を認めた際、今まで接近する漁船はA船を避けてくれていたので、B船がA船を避けると思い込み、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、艫作埼北西方沖を自動操舵で東北東進中、単独で操船に当たっていた船長Bが居眠りに陥ったことから、同じ針路及び速力で航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、慣れた航路であったこと、及び周囲に航行の支障となる船舶が存在していなかったことから、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、艫作埼北西方沖において、A船が南南西進中、B船が東北東進中、船長Aが、右方から衝突の虞がある態勢で接近するB船を認めた際、B船がA船を避けると思い込み、針路及び速力を保持して航行し、また、単独で操船に当たっていた船長Bが居眠りに陥ったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 避航動作をとる場合には、できる限り、十分に余裕がある時期に

	<p>適切な動作をとること。</p> <ul style="list-style-type: none">・音響信号設備は、常時、使用できるようにしておくこと。・操船中に眠気を催した場合、身体を動かすなどして眠気を払拭すること。
--	---