

# 船舶事故調査報告書

平成25年9月5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19日 21時45分ごろ
発生場所	青森県東 <sup>ひがしどおり</sup> 通村尻屋崎南東方沖 尻屋崎灯台から真方位142° 9.8海里（M）付近 （概位 北緯41° 18.0′ 東経141° 35.8′）
事故調査の経過	平成24年9月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 りゅうおう、734トン 140367、北海道海運株式会社 80.75m×14.52m×7.56m、鋼 ディーゼル機関、2,207kW、平成18年12月 B 貨物船 あさちどり、498トン 135505、千鳥海運株式会社 74.90m×12.00m×7.01m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成8年6月
乗組員等に関する情報	A 一等航海士A 男性 54歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年4月4日 免状交付年月日 平成23年4月12日 免状有効期間満了日 平成29年4月3日 B 船長B 男性 57歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年5月12日 免状交付年月日 平成22年7月2日 免状有効期間満了日 平成27年8月27日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に凹損、右舷船尾部ハンドレールに曲損
事故の経過	A船は、船長A及び一等航海士Aほか4人が乗り組み、一等航海士Aが、平成24年9月19日20時00分ごろ、船長Aと交替して単独で船橋当直に就き、青森県東通村尻屋崎南東方沖を約163°（真

	<p>方位、以下同じ。)の針路、約12.2ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵によって航行した。</p> <p>一等航海士Aは、船橋中央部にある椅子に腰を掛け、6Mレンジとしたレーダー及び目視による見張りを行っていたが、強い眠気を感じてうとうとし始め、船橋航海当直警報装置の警報ブザーが数回鳴り、その都度、手を振るなどして警報を止めていたが、いつしか居眠りに陥って航行を続けた。</p> <p>A船は、21時45分ごろ、尻屋埼灯台から142°9.8M付近において、左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>一等航海士Aは、衝突後、航行を続けていたが、B船からVHFによる連絡を受け、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、19時30分ごろ、船長Bが昇橋して単独で船橋当直に就き、尻屋埼南東方沖を約184°の針路、約10.3knの速力で自動操舵によって航行した。</p> <p>船長Bは、6Mレンジとしたレーダー及び目視による見張りを行い、右舷船尾45°5M付近にA船のレーダー映像を認め、3M付近に接近したときにA船を捕捉して針路及び速力を注視していた。</p> <p>船長Bは、時折、レーダーレンジを切り替えてA船の動静監視を行っていたものの、B船は保持船であり、A船が避航動作をとるので衝突することはないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>船長Bは、衝突の直前、右舷船尾至近に接近したA船を視認して左舷一杯としたが、B船とA船が衝突した。</p> <p>船長Bは、VHFで海上保安庁に本事故の通報を行った。</p> <p>A船及びB船は、海上保安庁の指示により、共に自力航行して青森県八戸市八戸港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風速 約5m/s、視程 約10km 海象：波高 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、前後部マスト灯、舷灯及び船尾灯を表示していた。</p> <p>一等航海士Aは、荷役作業によって疲労が蓄積した状態であったが、悩み事があり、一日約4～5時間の睡眠をとっていたものの、十分に眠ることができなかった。</p> <p>A船の船橋航海当直警報装置は、クラッチを中立から前後進に入れば、自動で作動するようになっており、船橋当直者の動きを4分間感知しない場合には、船橋内で1次警報音が鳴り、1次警報が解除されない場合には、船員居住区でも2次警報音が鳴るように設定されていたが、本事故当時、2次警報音は鳴らなかった。</p> <p>船長Aは、本事故当時、衝突の衝撃や音は感じなかった。</p> <p>船長Bは、本事故発生前、警告信号を行っていなかった。</p>

<p><b>分析</b></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、尻屋崎南東方沖を自動操舵で南南東進中、単独で船橋当直中の一等航海士Aが、居眠りに陥って航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>一等航海士Aは、疲労が蓄積した状態であり、また、悩み事があったり十分な睡眠をとることができなかったことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、尻屋崎南東方沖を南進中、船長Bが、右舷船尾45°5M付近にA船のレーダー映像を認め、時折、レーダーレンジを切り替えてA船の動静の監視を行っていたものの、B船は保持船であり、A船が避航動作をとるので衝突することはないと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、A船が右舷船尾至近に接近して左舵一杯を取り、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、尻屋崎南東方沖において、A船が自動操舵で南南東進中、B船が南進中、単独で船橋当直中の一等航海士Aが居眠りに陥って航行を続け、また、船長Bが、右舷船尾45°5M付近にA船のレーダー映像を認め、A船の動静の監視を行っていたものの、A船と衝突することはないと思い、針路及び速力を保持して航行を続けたため、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><b>参考</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>・船橋当直中に眠気を感じた場合は、椅子から立ったり、外気に当たったりするなどして眠気を払拭すること。また、眠気を払拭できないときは、船長に報告すること。</li> <li>・方位変化がなく接近する船舶を認めた場合は、保持船であっても、早期に警告信号を行い、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。</li> </ul>