

船舶事故調査報告書

平成26年2月13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25年7月3日 11時03分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港南西方沖の錨地 加古川市所在の東播磨港別府西防波堤灯台から真方位245°1.78海里（M）付近 （概位 北緯34°41.1′ 東経134°47.9′）
事故調査の経過	平成25年7月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 ^{ビガール エスタブリュー} VIGOR S W（パナマ共和国籍）、20,236トン 9383508（IMO番号）、VIGOR PESCADORES S.A. PANAMA 177.13m×28.40m×14.25m、鋼 ディーゼル機関、6,620kW、2009年2月2日 B 引船 ^{だいせん} 第八大丸、19トン 260-46020香川、有限会社大野海運 16.55m×5.00m×1.96m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成20年8月 C はしけ 大818、約534トン なし、有限会社大野海運 42.00m×9.20m×4.00m、鋼 機関なし、平成23年
乗組員等に関する情報	A 船長（中華人民共和国籍） 男性 37歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年1月13日 （2014年3月18日まで有効） 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 27歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2012年12月10日 （2016年12月31日まで有効） B 船長B 男性 63歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

	<p>免許登録日 昭和59年10月30日</p> <p>免許証交付日 平成21年5月25日</p> <p>(平成26年10月29日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷後部外板に破口を伴う凹損及び擦過傷</p> <p>B 船首部フェアリーダ、右舷ハンドレール及びマストの信号ヤードに曲損</p> <p>C 船首部フックに曲損、船首部舷縁に凹損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士Aほか19人が乗り組み、バース待ちのため、東播磨港南西方沖の錨地に投錨していた。</p> <p>航海士Aは、甲板員1人と共に停泊当直に就き、3Mレンジとした1号レーダーを作動させ、約30分ごとに船位を確認したり、国際VHF無線電話の通話を聞いたりしていたが、甲板員が船内各所の巡回に当たっており、1人で在橋していたところ、平成25年7月3日11時03分ごろ「ドン」という大きな音を聞き、コークス約505tを積載したC船をえい航した引き船列（以下「B船引き船列」という。）がA船の右舷船尾部に衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、自室において、衝撃音で異常に気付き、急いで昇橋し、事後の対応に当たるとともに、海上保安部に通報した。</p> <p>B船引き船列は、B船に船長Bが1人で乗り組み、C船に作業員1人を乗せ、10時30分ごろ、兵庫県姫路市上島^{かみしま}北方沖において、約135°（真方位、以下同じ。）の針路、約4.5ノットの対地速力で航行していた。</p> <p>船長Bは、舵輪後方の物置台を流用した椅子に軽く腰を掛け、立って当直に当たり、10時36分ごろ上島北東方沖において、東播磨港沖に向けて約103°に針路を転じた後、操舵スタンドに両手をつき、頭を垂れていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、ふと目を覚ましたところ、目前にA船の船体が迫っていることに気付き、機関を中立とすると同時にB船の船首部がA船の右舷船尾部に衝突し、続いてC船が、B船の左舷側を通り過ぎてA船の右舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Bは、C船をA船の北方に錨泊させ、えい航索を外した後、A船の右舷側に左舷着けして係留索を取り、A船に移乗後、海上保安部の聴取を受けた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り時々雨、風向 南東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：下げ潮の中央期、波高 約2m</p> <p>播磨南西部には、平成25年7月2日16時21分強風、波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。</p>
その他の事項	<p>A船は、鋼材1,155tを積載し、喫水が、船首約3.8m、船尾約7.4mであった。</p>

	<p>A船は、水深約17mの錨地に左舷錨を投下して錨鎖を6節まで延ばし、船首マストに黒色の球形形象物を表示して船首を約210°に向けていた。</p> <p>B船の喫水は、船首約1.0m、船尾約2.7m、C船の喫水は、船首約2.2m、船尾約2.8mであった。</p> <p>B船は、主に瀬戸内海東部の諸港間において、不定期にC船をえい航しており、適宜、錨泊して休憩を取りながら、運航を行っていた。</p> <p>船長Bは、6月30日が休日、7月1日及び2日は半日休みであり、2日18時50分ごろに香川県坂出市坂出港を出港するまで疲労の蓄積は感じていなかった。</p> <p>船長Bは、2日18時ごろ坂出港の出港前に作業員と共にC船の倉口をシートで覆う作業を行う間、強い雨に打たれ、寒気を覚えた。また、坂出港を出港後、荒天中の航行となり、3日01時30分ごろ姫路市家島北東沖で避泊し、05時00分ごろまで停泊当直に当たるなどしたこと、体調が不十分であり、疲労が蓄積していると感じていた。</p> <p>船長Bは、家島沖から姫路市姫路港に避難し、3日07時30分ごろ朝食を終え、常備していた市販の風邪薬1袋を服用した。</p> <p>船長Bは、これまで幾度も市販の風邪薬を服用したことがあり、服用後、眠気を催す虞があることを知っていた。</p> <p>船長Bは、姫路港に避難中、荷主に対し、荒天のために東播磨港への到着が遅れる予定である旨の連絡を行ったが、3日夕刻までには何としても到着してほしいとの要請を受け、3日午後には荷役を開始できるよう、09時30分ごろ姫路港を出港した。</p> <p>B船引き船列は、姫路港を出港する際、えい航索が港外で破断し、径75mm 長さが35mのえい航索で連結し直しており、本事故発生時、B船の船尾部からC船の船尾部までの長さが77mとなっていた。</p> <p>船長Bは、姫路港を出港後、右舷約20°方向から波浪を受けながら南進し、船体の動揺と緊張感から眠気を催すこともなかった。</p> <p>船長Bは、上島北東沖で左に変針後、波浪を右舷正横から受けるようになり、左舷船首方に貨物船2隻が錨泊中であることを認めていたが、船体の動揺がやや収まり、もうすぐ東播磨港外に達するので緊張感が緩み、眠気を催す間もなく居眠りに陥っていた。</p> <p>船長Bは、ふだんに眠気を催した場合、椅子から立って体を動かしたり、コーヒーを飲んだりしていた。</p> <p>(付図1 B船の推定航行経路図 参照)</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A 船は、東播磨港南西方沖の錨地で錨泊中、停泊当直中の航海士 A が B 船引き船列の接近に気付かず、また、B 船引き船列は、東播磨港西方沖を東進中、船長 B が居眠りに陥ったことから、A 船に向けて航行を続け、A 船と B 船引き船列が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、風邪薬を服用しており、荒天中の航行及び避泊時の停泊当直で疲労が蓄積しており、東播磨港外付近に達して緊張感が緩んだことにより、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、東播磨港南西方沖において、A 船が錨泊中、B 船引き船列が東進中、航海士 A が B 船引き船列の接近に気付かず、また、船長 B が居眠りに陥ったため、A 船と B 船引き船列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"> ・ 停泊当直者は、錨泊中、周囲の状況に十分に注意を払い、必要に応じ、注意喚起信号を行うこと。 ・ 当直に就く者は、出港前に眠気を催す虞のある薬物等を服用しないこと。 ・ 当直に就く者は、風邪薬を服用する場合、眠気を催す虞の有無を確認し、虞がある場合、服用後は十分に休養をとり、当直に当たること。

付図 1 B 船の推定航行経路図

