

船舶事故調査報告書

平成26年4月10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9月27日 03時20分ごろ
発生場所	石川県金沢港北西方沖 石川県金沢市所在の金沢港西防波堤灯台から真方位327°16.6海里（M）付近 （概位 北緯36°52.5′ 東経136°24.7′）
事故調査の経過	平成25年9月30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 盛和丸 ^{せいわ} 、499トン 140214、井下海運株式会社 ^{いのした} 76.12m×12.30m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成17年7月23日 B 漁船 第五十五住吉丸 ^{すみよし} 、19トン IK2-5688（漁船登録番号）、個人所有 20.64m（Lr）×4.68m×2.00m、FRP ディーゼル機関、669kW、平成15年6月5日 第244-20837号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年2月13日 免状交付年月日 平成22年3月23日 免状有効期間満了日 平成27年7月22日 航海士A 男性 26歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成20年2月20日 免状交付年月日 平成24年11月7日 免状有効期間満了日 平成30年2月19日 B 船長B 男性 54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 平成6年9月8日 免許証交付日 平成21年8月3日

	(平成26年9月7日まで有効) 甲板員B (インドネシア共和国籍) 男性 22歳
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部に凹損、上甲板左舷船尾部ハンドレールに曲損 B 左舷船首部を大破、右舷船首部に曲損、バルバスバウに凹損
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士Aほか3人が乗り組み、航海士Aが単独で当直に就き、約205°(真方位、以下同じ。)の針路及び約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とし、椅子に腰を掛けて自動操舵で航行中、航海士Aが、レーダーで左舷船首方に3隻の漁船が右方に横切る態勢で航行していることを認め、目視で灯火を確かめた。</p> <p>航海士Aは、漁船がいずれ自船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行していた。</p> <p>航海士Aは、3隻の漁船のうちのB船が間近に迫ったので、椅子から立ち上がり、探照灯の電源を入れてB船に向けて照射し、手動操舵に切り替え、右舵20°を取った直後、平成25年9月27日03時20分ごろ、金沢港西防波堤灯台から327°16.6M付近において、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、自動操舵に切り替え、直ちに船長室に向かい、船長AにB船と衝突した旨を報告した。</p> <p>船長Aは、航海士Aの報告を受けて直ちに昇橋後、操船指揮を執り、すぐに右に反転して微速力前進とし、海上保安部に衝突した旨の通報を行い、B船が間もなく金沢港に向けて航行を始めたので、B船の後方に続いて金沢港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、金沢港を約10隻の僚船と共に出港した後、機関を全速力前進よりもやや落とし、約12.5knの速力で北北西進していた。</p> <p>船長Bは、僚船との距離が近いので、しばらくの間、自分で操船に当たった後、02時40分ごろ、甲板員Bに対し、船が接近したら自分を起こすように指示し、自動操舵で目的地を設定して当直を任せ、操舵室右舷後部の寝台で仮眠をとり始めた。</p> <p>甲板員Bは、舵輪後方の折り畳み式の椅子に腰を掛け、単独で当直に当たっていた。</p> <p>甲板員Bは、椅子に腰を掛けていたところ、03時ごろに居眠りに陥り、B船の船首部とA船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突時の衝撃で飛び起き、直ちに乗組員に浸水の有無を確認させ、海上保安部に携帯電話により、通報した後、自力で金沢港に向かった。</p> <p>(付図1 両船の推定航行経路図 参照)</p>

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の終期、波高 約2.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、平成25年4月から二等航海士又は一等航海士としてA船に乗り組んで国内諸港間を航行し、金沢港北西方沖には金沢港に出入りする漁船がいるとの認識を持っており、気を付けて航行していた。</p> <p>A船は、空船であり、バラスト水770tを積み、喫水が船首約2.0m、船尾約3.9mであった。</p> <p>A船は、航海士Aが01時30分から05時30分までの単独の船橋当直に就いていた。</p> <p>航海士Aは、夜間の当直中には就寝中の乗組員に気を遣い、音響信号を使用することを控えていた。</p> <p>航海士Aは、2Mレンジとした1号レーダーを作動させ、コースアップでオフセンターとして3.5Mまで見えるようにし、エコトレイルの機能を使用していた。</p> <p>B船は、9月26日は悪天候のために休漁とし、27日は風波が収まるまで待ち、沖合底引き網漁を行うため、ふだんよりも約3時間遅れて出港し、27日02時00分ごろ金沢港西防波堤を通過した後、金沢港北西方35Mの漁場に向かっていった。</p> <p>船長Bは、復路は自分で操舵に当たり、往路は乗組員に交替で当直に当たらせていた。</p> <p>B船には、本事故当時、航海当直部員の資格の認定を受けた乗組員が乗船していなかった。</p> <p>船員法第117条の2（抜粋）には、次のような記載がある。 (航海当直部員) 第百七条の二 船舶所有者は、国土交通省令の定める船舶に航海当直をすべき職務を有する部員（第5項において「航海当直部員」という。）として部員を乗り組ませようとする場合には、次項の規定により証印を受けている者を、国土交通省令の定めるところにより乗り組ませなければならない。</p> <p>甲板員Bは、平成24年7月に漁業研修生として来日し、8月ごろからB船に乗り組み、航海当直部員の資格認定を受けていなかったが、10月ごろから1人で当直に当たっており、当直者としての責任を自覚していた。</p> <p>甲板員Bは、9月25日20時ごろ操業を終えて金沢港に帰った後、26日は休息をとっていたので、疲労を感じていなかった。</p> <p>船長Bは、甲板員Bに最低限の見張りの仕方を教えていたものの、避航する際の操船方法については指導していなかったため、船が接近すれば、船長Bを起こすように伝えていた。また、眠くなった場合には椅子から立ったり、窓を開けて外気に当たったりするよう、時折、</p>

	<p>指導していた。</p> <p>甲板員Bは、ふだん眠気を催した場合には、椅子から立つなどしていたが、本事故当時、遅れて出港したので、当直に当たる時間帯が遅くなっており、当直中、椅子に腰を掛け続け、しばらくして居眠りに陥った。</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、金沢港北西方沖を南西進中、航海士Aが、左舷船首方に視認したB船がそのうちにA船を避けてくれるものと思い、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、金沢港北西方沖を北西進中、単独で当直中の甲板員Bが、椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本事故当時の漁場に向かう場合、航海当直部員を乗船させる必要があった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、金沢港北西方沖において、A船が南西進中、B船が北西進中、航海士Aが、左舷船首方に視認したB船がそのうちにA船を避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行し、また、甲板員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"> ・ 船橋当直に当たる者は、音響信号の吹鳴が必要になった場合、夜間においても、音響信号装置をためらわずに使用すること。 ・ 衝突を避けるために行う動作は、時間的、距離的に十分に余裕のある時機に行うこと。 ・ 夜半の時間帯に単独で当直に当たる者は、居眠りを防止するための行動を十分に行うこと。 ・ 船長は、当直者に対し、居眠りすることのないよう、居眠りを防止するための行動を適切に行うよう、指導を徹底すること。 ・ 船員法で定められた海域以外で操業する総トン数15トン以上の沖合底引き網漁船は、航海当直部員の資格認定を受けた者に当直を行わせる必要があることに留意し、適切な資格認定を受けた者に当直に当たらせること。

付図1 両船の推定航行経路図

