

# 船舶事故調査報告書

平成26年7月3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11月11日 09時41分ごろ
発生場所	千葉県銚子市犬吠埼東方沖608海里（M）付近 （概位 北緯35°47.7′ 東経153°19.5′）
事故調査の経過	平成25年11月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2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。
<b>事実情報</b> 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 コンテナ船 <sup>イカリア</sup> IKARIA（リベリア共和国籍）、66,332トン 9261449（IMO番号）、IKARIA MARITIME CORPORATION 278.94m×40.00m×24.00m、鋼 ディーゼル機関、60,390kW、2002年6月 B 漁船 <sup>つかさ</sup> 第二十六司丸、19トン KO2-7001（漁船登録番号）、個人所有 20.05m（Lr）×4.30m×2.16m、FRP ディーゼル機関、610kW（動力漁船登録票による）、平成 21年10月10日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（インド国籍） 男性 25歳 締約国資格受有者承認証 航海士（リベリア共和国発給） 交付年月日 2013年4月9日 （2016年12月31日まで有効） B 機関長B 男性 64歳 六級海技士（機関） 免許年月日 昭和44年2月21日 免状交付年月日 平成25年1月24日 免状有効期間満了日 平成30年4月27日 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50年2月3日 免許証交付日 平成22年1月12日 （平成27年3月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 不詳 B 右舷外板に破口等

## 事故の経過

A船は、船長A及び航海士Aほか19人が乗り組み、航海士Aが見習い三等航海士（締約国資格受有者承認証所有）と共に当直に就き、平成25年11月11日09時30分ごろ、犬吠埼東方沖を速力約16.8ノット、針路約265°で航行していた。

航海士Aは、右舷船首方約9Mに航行中の反航船を目視及びレーダーで確認し、その動静を見ていた。

A船は、海上保安庁からの情報により、B船の救助に向かい、B船の近くまで航行したものの、本事故に関与した可能性があるため、海上保安庁から任意での調査依頼があり、当初の予定のとおり、11月13日09時15分ごろ神奈川県横浜市横浜南本牧ふ頭に入港した。

B船は、船長B及び機関長Bほか5人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍4人）が乗り組み、犬吠埼東方沖において、前日から行っていたまぐろ延縄漁の操業を06時00分ごろ終了し、乗組員が、後片付けを済ませて居室で睡眠をとり、漁ろう長を兼ねている機関長Bが、操舵室で当直を行い、B船を漂泊させ、操舵室の右舷側に設置された椅子に腰を掛けて見張りを行っていたところ、居眠りに陥り、09時41分ごろA船の右舷船首とB船の右舷船首とが衝突した。

機関長Bは、衝突の衝撃で目を覚まし、A船から離れようとしてクラッチを前進に入れたが、機関室に浸水し、機関が停止して航行不能となったので、海上保安庁へ通報を行い、周辺海域にいるまぐろ漁船に救助を依頼したところ、付近で操業中の2隻の漁船が13時50分ごろ来援し、機関長B以外の乗組員が救助された。

機関長Bは、衝突時に右舷外板に生じた破口から機関室への浸水があることを認め、機関室の扉を閉めて観察したところ、沈没する様子がなかったことから、B船のえい航の手配を行い、B船に残ってえい航の準備を行った。

機関長Bから救助依頼を受けたB船の僚船（以下「僚船」という。）は、12日00時00分ごろB船及び来援した漁船と会合し、B船の乗組員全員が僚船に移乗した後、11時00分ごろB船のえい航を開始した。

機関長Bが手配したタグボート（以下「C船」という。）は、14日20時10分ごろ僚船及びB船と会合し、15日07時30分ごろ宮城県気仙沼市気仙沼漁港に向けてB船のえい航を開始したものの、16日の昼近くになって時化模様となり、20時40分ごろえい航索が切断した。

C船の船長は、B船の点滅灯を認め、レーダーでB船を確認し、来援した海上保安庁の巡視船と共にB船を監視していたものの、17日01時00分ごろB船を見失い、また、レーダーでも確認できなくなった。

僚船、C船及び巡視船は、B船の捜索を続けたが、発見できず、

	<p>17日15時00分ごろ捜索を断念し、僚船は気仙沼漁港へ、C船は宮城県仙台塩釜港へそれぞれ帰った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約4.0m</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、付近を航行中の反航船を認めていたが、そのほかの船は視認せず、また、レーダーでも映像を認めず、船長A、航海士A及び乗組員全員が衝突音及び衝撃を感じることもなかった。</p> <p>A船のVDRのレーダー映像記録には、海面反射の映像が広範囲に現れ、09時30分ごろ船首方約3.5Mの距離にB船と思われる映像が映っており、次第にA船に接近したが、09時37分ごろ海面反射の映像に隠れた。</p> <p>機関長Bは、海上が時化始めたこと、及び10日から始めた操業が11日早朝まで終わらなかったことから、本事故当日の操業を行わずに乗組員を休ませてB船を漂泊させたが、自身は、前日の操業中からB船の操船を行い、引き続き航海当直を行っており、睡眠をとっていなかった。</p> <p>機関長Bは、レーダーを作動させており、探知した映像が一定の距離に接近したときに警報を発するよう、レーダーのガードリング機能を使用していたが、警報の音量を下げているため、警報音に気付かなかった。</p> <p>海上保安庁は、B船の整備を行った造船所から塗料を入手し、A船から採取した塗料との鑑定を行い、12月5日にB船と衝突した相手船をA船と特定した。</p>
<b>分析</b> 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、犬吠埼東方沖を西進中、航海士Aが、右舷方の反航船の動静を監視しており、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、犬吠埼東方沖で漂泊中、機関長Bが、本事故前日からの操業に引き続き単独で船橋当直を行っていたところ、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>
<b>原因</b>	<p>本事故は、犬吠埼東方沖において、A船が西進中、B船が漂泊中、航海士Aが見張りを適切に行わず、また、機関長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>
<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>・常に周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>・睡眠不足や疲労が蓄積している場合は、2人体制で船橋当直を行うこと。</li><li>・海面反射の影響でレーダー画面の船舶の映像が認識できない場合、AIS情報がレーダーに表示できれば、衝突防止等に有効であることから、搭載義務のない船舶であっても、簡易型AIS装置の搭載が望まれる。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

