

船舶事故調査報告書

船種 船名 貨物船 SHARROW BAY
IMO 番号 9187801
総トン数 4,769トン

船種 船名 漁船 仁徳丸
漁船登録番号 NG2-1439
総トン数 14.87トン

事故種類 衝突

発生日時 平成26年1月4日 04時20分ごろ

発生場所 新潟県佐渡市両津港内

両津港北防波堤灯台から真方位010° 1,080m付近
(概位 北緯38°05.4' 東経138°27.1')

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

要 旨

<概要>

貨物船SHARROW BAYは、船長、一等航海士ほか16人が乗り組み、荒天避難のために新潟県佐渡市両津港で錨泊中、また、漁船^{にんとく}仁徳丸は、船長ほか4人が乗り組み、同市両津漁港に向けて西南西進中、平成26年1月4日04時20分ごろ、両津港において、両船が衝突した。

SHARROW BAY は、右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷を生じ、仁徳丸は、船首部に圧損を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。

<原因>

本事故は、夜間、両津港において、SHARROW BAY が錨泊中、仁徳丸が自動操舵で西南西進中、SHARROW BAY 一等航海士が見張りを適切に行わず、また、仁徳丸船長が居眠りに陥って航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

SHARROW BAY 一等航海士が、見張りを適切に行っていなかったのは、船橋内の操舵装置の前に立って見張りを行っていたが、船橋内からは後方を見張りが行えなかったものの、冬場で寒いので、ウイングに出て後方を確認していなかったことによるものと考えられる。

仁徳丸船長が、居眠りに陥って航行したのは、眠気を感じた際、我慢できるものと思いき、窓を開けただけで椅子に座って操船を続けたことによるものと考えられる。

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

貨物船SHARROW BAY^{シャロウベイ}は、船長、一等航海士ほか16人が乗り組み、荒天避難のために新潟県佐渡市両津港で錨泊中、また、漁船仁徳丸^{にんとく}は、船長ほか4人が乗り組み、同市両津漁港に向けて西南西進中、平成26年1月4日04時20分ごろ、両津港において、両船が衝突した。

SHARROW BAY は、右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷を生じ、仁徳丸は、船首部に圧損を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成26年1月15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。

1.2.2 調査の実施時期

平成26年1月15日、16日、29日、2月17日 口述聴取

平成26年1月23日 現場調査及び口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、SHARROW BAY（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び一等航海士（以下「航海士A」という。）並びに仁徳丸（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長A及び航海士Aほか16人（日本国籍1人、フィリピン共和国籍15人）が乗り組み、平成25年12月29日06時20分ごろ広島県広島港を出港して新潟県新潟港に向かった。

A船の船橋当直は、二等航海士、航海士A及び三等航海士の順とし、甲板員

1人をそれぞれ合当直に就け、2人体制で4時間交代の3直制をとっていた。

A船は、新潟港着岸予定が翌年の1月6日であり、西寄りの風が強かったので、時間調整を兼ねて両津港で荒天避泊することとし、12月31日16時25分ごろ、両津港北防波堤灯台から010°（真方位、以下同じ。）1,080m付近に錨泊した。

船長Aは、錨泊中においても航海中と同じ船橋当直を続けることとし、当直者に対し、走錨に注意すること、周囲の錨泊船との距離を確認すること、見張りを十分に行うことなどを指示するとともに、毎朝06時30分ごろに昇橋し、当直者と打合せを行い、周囲の状況を監視していた。

当直者は、船橋内からは後方の見張りが行えず、後方の見張りを行うには、ウイングに出て見張りを行う必要があった。

A船は、停泊灯、甲板照明及び通路照明を点灯して船首を北西に向けて錨泊し、平成26年1月4日04時00分ごろ航海士A及び甲板手1人が停泊当直に就き、航海士Aが、船橋中央にある操舵装置の前に立ち、甲板手が中央窓後方のジャイロレピーターの横に立って見張りを行っていた。

航海士Aは、船橋内で見張りをを行い、1.5海里（M）レンジのレーダーを時々見ていたが、冬場で外に出るのが寒かったので、ウイングに出て船尾方を確認することなく、B船の接近には気付いていなかった。

航海士Aは、音が聞こえたので、A船の右舷船尾部に船が衝突したと思い、右舷側のウイングに出て船尾方を見たところ、B船が、後方に流されていることを確認した。

船長Aは、当直者から報告を受けて船橋に上がり、両津漁港に入っていくB船の作業灯を視認し、夜が明けてから損傷状況を確認しようとしていたところ、06時50分ごろ海上保安部から電話連絡を受けた。

A船は、5日13時00分ごろ抜錨して新潟港に向かい、同日16時30分ごろ新潟港に錨泊し、揚げ荷役の準備を行った。

船長Aは、両津港を出入港する漁船はA船にかなり接近してから避けるので、レーダーを見ている、漁船との衝突の虞については判断が困難であり、また、衝突を防止するには、相手船に対して汽笛を鳴らすか、昼間信号灯を照射するくらいしかないと考えていた。

航海士Aは、本事故直後、腕時計を見て04時20分であったことを確認した。

(2) B船

B船は、船長Bほか甲板員4人が乗り組み、1月3日14時30分ごろ両津漁港を出港し、17時25分ごろ同漁港の東北東方13～15M付近の漁場

に着き、えび籠漁を開始した。

船長Bは、GPSプロッター画面に両津漁港の入口にある両津漁港沖防波堤南灯台（以下「南灯台」という。）東北東方0.2M付近の地点にマークしており、そのマークをGPSコンパス^{*1}と連動した自動操舵の目的地に設定し、両津漁港に帰ることとしていた。

B船は、4日03時05分ごろ仕掛けの最後のえび籠を投下し、航行中の法定灯火の点灯を行い、タテモノと呼んでいる浮標綱を両津漁港に向けて約5ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で航行しながら入れ、03時15分ごろフラッシュライトを取り付けた竹竿^{ざお}を投下し、約9～10knに増速した。

船長Bは、仕掛けの最後のえび籠を投下した地点のロランCの値、水深及び竹竿を投げ入れた時刻（03時15分）を操業日誌に記載し、甲板員4人は、後片付けが済んでから、操舵室下の船員室で休んでいた。

船長Bは、操舵室内の両舷に渡した折り畳み式の板に座り、右舷側の壁に寄り掛かって単独で操船に当たり、目的地を南灯台沖のマークに設定し、自動操舵で航行を続けた。

船長Bは、6Mレンジとしたレーダーを見て港内に錨泊船が数隻いることを確認し、錨泊船に接近すれば、避けなければならないと思っていたが、南灯台東北東方4～5M付近で眠気を感じてうとうとしてしまい、窓を開け、耐えられない眠気ではなく我慢できると思い、操船を続け、南灯台東北東方3M付近まで、右舷側の壁に寄り掛かった状態でいたことは覚えていた。

船長Bは、ふだん、眠気を感じたら、窓を開けて新鮮な空気を吸ったり、操舵室から外に出て外気に当たったりしており、時々、居眠りすることはあるが、すぐに起きることができていたので、居眠りをしてもすぐに起きられると思っていた。

船長Bは、衝撃で目が覚め、前方に真っ黒いものを確認したが、右舷側を擦りながら、A船の船尾方に抜けて行き、船首部が潰れて沈没の虞があるので、両津漁港に向けて航行し、同漁港の岸壁に着岸した。

船長Bは、漁業協同組合及び海上保安部に携帯電話で本事故の発生を通報した。

本事故の発生日時は、平成26年1月4日04時20分ごろで、発生場所は、両津

^{*1} 「GPSコンパス」とは、2つのアンテナを船首尾方向に取り付け、2つのアンテナの相対的な位置関係から方位を計算する方位センサーをいう。

港北防波堤灯台から010° 1,080m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述によれば、両船に死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述並びに損傷写真によれば、次のとおりであった。

(1) A船

右舷船尾外板に長さ約10m、幅約1.5mの擦過傷を生じ、2か所の凹損を生じた。(写真1参照)



写真1 A船の損傷状況

擦過傷

(2) B船

船首部の前端から約3mが圧壊し、前部甲板の前端も損壊したが、甲板上の機械類などに損傷はなかった。(写真2参照)



写真2 B船の損傷状況

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、海技免状等

① 船長A 男性 63歳 国籍 日本国

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 2013年5月3日

(2018年4月23日まで有効)

② 航海士A 男性 44歳 国籍 フィリピン共和国

締約国資格受有者承認証 一等航海士 (パナマ共和国発給)

交付年月日 2012年8月17日

(2016年12月31日まで有効)

③ 船長B 男性 52歳

一級小型船舶操縦士

免許登録日 平成17年8月12日

免許証交付日 平成22年3月24日

(平成27年8月11日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A、航海士A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

船長A

① 主な乗船履歴

A船に乗船する前、A船の姉妹船に船長で乗船しており、平成25年9月13日からA船に船長として乗り組んでいた。

② 健康状態

本事故当時には、健康状態は良好であった。

航海士A

① 主な乗船履歴

一等航海士の経験は約2年間であり、平成25年6月25日からA船に一等航海士として乗り組んでいた。

② 健康状態

本事故当時には、健康状態は良好であった。

船長B

① 主な乗船履歴

平成16年11月ごろサラリーマンを辞め、B船に甲板員として乗り組み、えび籠漁に従事していた。本事故の約2年前、父親が引退してからB船に船長として乗り組んでいた。

② 健康状態

本事故当時には、健康状態は良く、視力は、コンタクトレンズを入れて両眼共に約1.0であり、聴力に異常はなかった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

IMO 番号	9187801
船 籍 港	パナマ共和国
船 舶 所 有 者	DAVIDOFF CORPORATION LIMITED (リベリア共和国)
船 舶 管 理 会 社	B&S ENTERPRISE CO. LTD.
総 ト ン 数	4,769トン
L × B × D	98.50m × 18.00m × 11.00m
船 質	鋼
機 関	ディーゼル機関1基
出 力	2,427kW
推 進 器	4翼固定ピッチプロペラ1個
建 造 年	1998年

(2) B船

漁船登録番号	NG2-1439
船舶検査済票の番号	第220-17505号
主たる根拠地	新潟県佐渡市
船舶所有者	個人所有
総トン数	14.87トン
L × B × D	16.10m × 3.75m × 1.26m
船質	木
機関	ディーゼル機関1基
出力	242.70kW
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	昭和48年8月10日

2.5.2 積載状態

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、本事故時、ソロモン諸島で木材を4,027本、容量として6,054m³積載しており、喫水は、船首約7.50m、船尾約7.85mであった。

(2) B船

B船は、本事故時、漁獲物としてなんばんえびやばいがいなどを積載しており、喫水は、船首約1.5m、船尾約2.5mであった。

2.5.3 船舶の設備等に関する情報

(1) A船

船長A及び航海士Aの口述によれば、A船の操舵室には、レーダーが2台あり、本事故時、舵輪の左舷側にあるレーダーを1.5Mレンジで使用し、別のレーダーは使用していなかった。GPSプロッター及びAISは作動中であった。

本事故当時には、船体、航海計器類及び機関に不具合又は故障はなかった。

(2) B船

B船の現場調査及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

B船の操舵室前部には、左舷側からレーダー、GPSプロッター、操舵装置及び自動操舵装置が備えられ、前面の上部に左舷側から漁業用無線、GPSコンパス及び気象情報受信レシーバーが設置されていた。

B船は、前部の水槽の中に約3 tの海水が入っており、前部甲板上にえび籠などを置いているので、航行中に船首は余り浮上せず、前方の見通し状況は良好であり、操船は、舵輪による手動操舵、リモコンでの手動操舵及びGPSコンパスと連動した自動操舵による3種類の操船を行うことができた。

本事故当時には、船体、航海計器類及び機関に不具合又は故障はなかった。
(写真3参照)



写真3 B船の操舵室内の状況

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

本事故発生場所の西南西方約19.5 kmに位置する相川特別地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。

03時00分 天気 曇り、風向 北北西、風速 9.7 m/s、気温 6.9℃、
視程 8.32 km

04時00分 天気 曇り、風向 北北西、風速 10.4 m/s、気温 7.0℃、
視程 9.66 km

05時00分 天気 曇り、風向 北北西、風速 12.1 m/s、気温 6.0℃、
視程 9.03 km

また、本事故発生場所の南南西方約2.2 kmに位置する両津地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。

03時00分 風向 西北西、風速 2.5m/s、気温 6.5℃
04時00分 風向 西北西、風速 4.2m/s、気温 6.6℃
05時00分 風向 西、風速 1.1m/s、気温 5.8℃

2.6.2 乗組員の観測

船長A、航海士A及び船長Bの口述によれば、本事故当時の気象及び海象は、次のとおりであった。

(1) 船長A

天気は小雨、風速約1～2m/sの風が吹き、波高約1mの北寄りのうねりがあり、視界は良好であったが、真っ暗であった。

(2) 航海士A

天気は晴れ、北西風が吹き、波高約1mの北西からの波があり、視界は良好であった。

(3) 船長B

天気は雪、風速約4～5m/sの北西風が吹き、波は多少あったが、大きくはなく、気付くような潮は流れておらず、視界は良好であった。

2.7 事故水域等に関する情報

海上保安庁刊行の本州北西岸水路誌によれば、次のとおりである。

両津港は、両津湾の湾奥にある港で、漁港でもある。佐渡島の表玄関として物流及び観光の拠点港となっている。湾口は北東方へ開いているが、北西方及び南方にそれぞれ山脈を控えているので北東の風以外を避けるのによく、冬季の好避泊地である。北東及び南西の風が吹くことが多い。特に北東の風はうねりを伴い波高が2mを超えることもある。北東の風が強く吹き続けるときは、防波堤内に波浪が侵入する。港内の海潮流は微弱である。

防波堤内は狭いので、小型船以外は防波堤外に錨泊する。大型船の泊地には両津港北防波堤灯台を中心として、その北～北東方に広がる半径約0.5Mの扇形海面が水深20m前後、底質細砂で錨かきが良い。

2.8 B船の定針地点等に関する情報

船長Bの口述及びB船のGPSプロッターによれば、次のとおりであった。

(1) 最後のえび籠を投下して発進した位置

船長Bが、操業日誌にロランCの数値で記載した最後のえび籠を投下して発進した位置について、GPSプロッター画面に緯度及び経度で表示したとこ

ろ、日本測地系^{*2}で北緯 $38^{\circ}09.654'$ 、東経 $138^{\circ}40.756'$ であり、この位置を世界測地系^{*3}に変換すれば、北緯 $38^{\circ}09.83'$ 、東経 $138^{\circ}40.56'$ であり、両津港北防波堤灯台から $064.5^{\circ}11.8\text{M}$ 付近であった。(写真4参照)

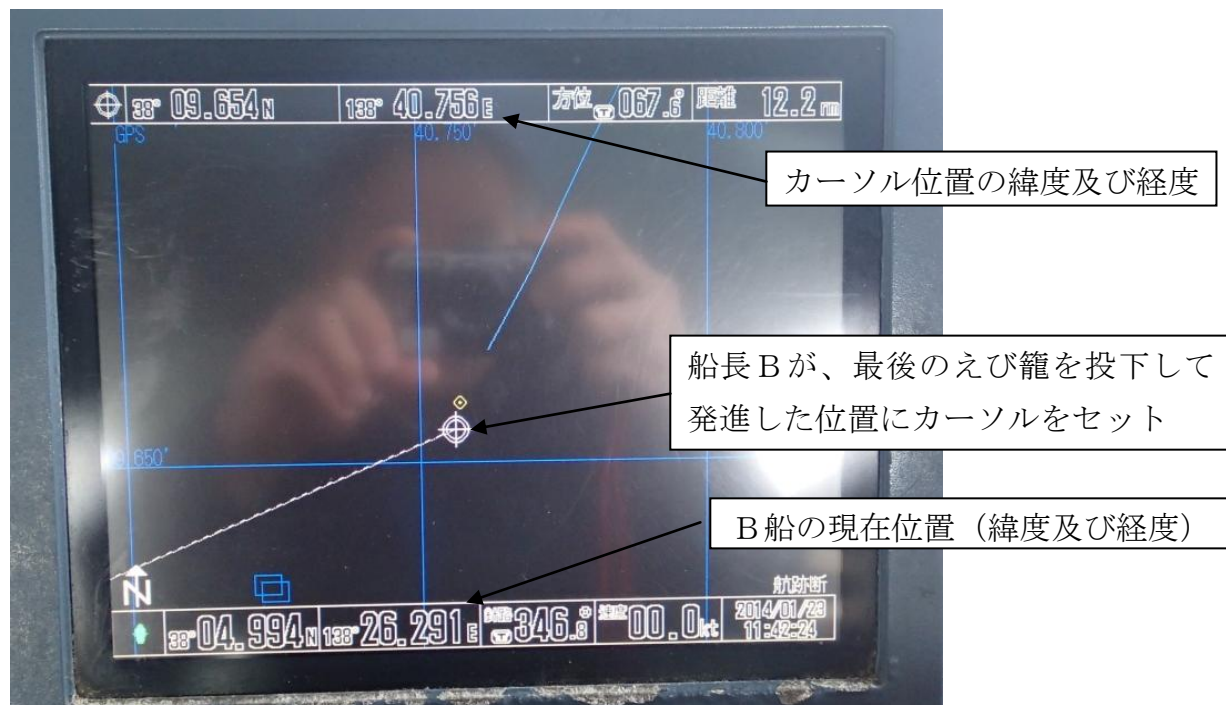


写真4 最後のえび籠を投下して発進した位置

(2) 目的地として設定したマークの位置

船長Bが、本事故前、GPSプロッターに目的地として設定したマークの位置について、GPSプロッター画面に緯度及び経度で表示したところ、日本測地系で北緯 $38^{\circ}05.149'$ 、東経 $138^{\circ}26.928'$ であり、この位置を世界測地系に変換すれば、北緯 $38^{\circ}05.32'$ 、東経 $138^{\circ}26.74'$ であり、両津港北防波堤灯台から $335.5^{\circ}970\text{m}$ の地点であった。(写真5参照)

^{*2} 「日本測地系」とは、明治時代に港区麻布台の旧国立天文台跡地を経緯度原点として定め、そこを基に構築された日本における緯度及び経度の測定の基準をいう。

^{*3} 「世界測地系」とは、人工衛星から高度に計測された地球全体の正確な大きさや形状を基にし、世界的な整合性を持たせて構築された緯度及び経度の測定の基準をいう。

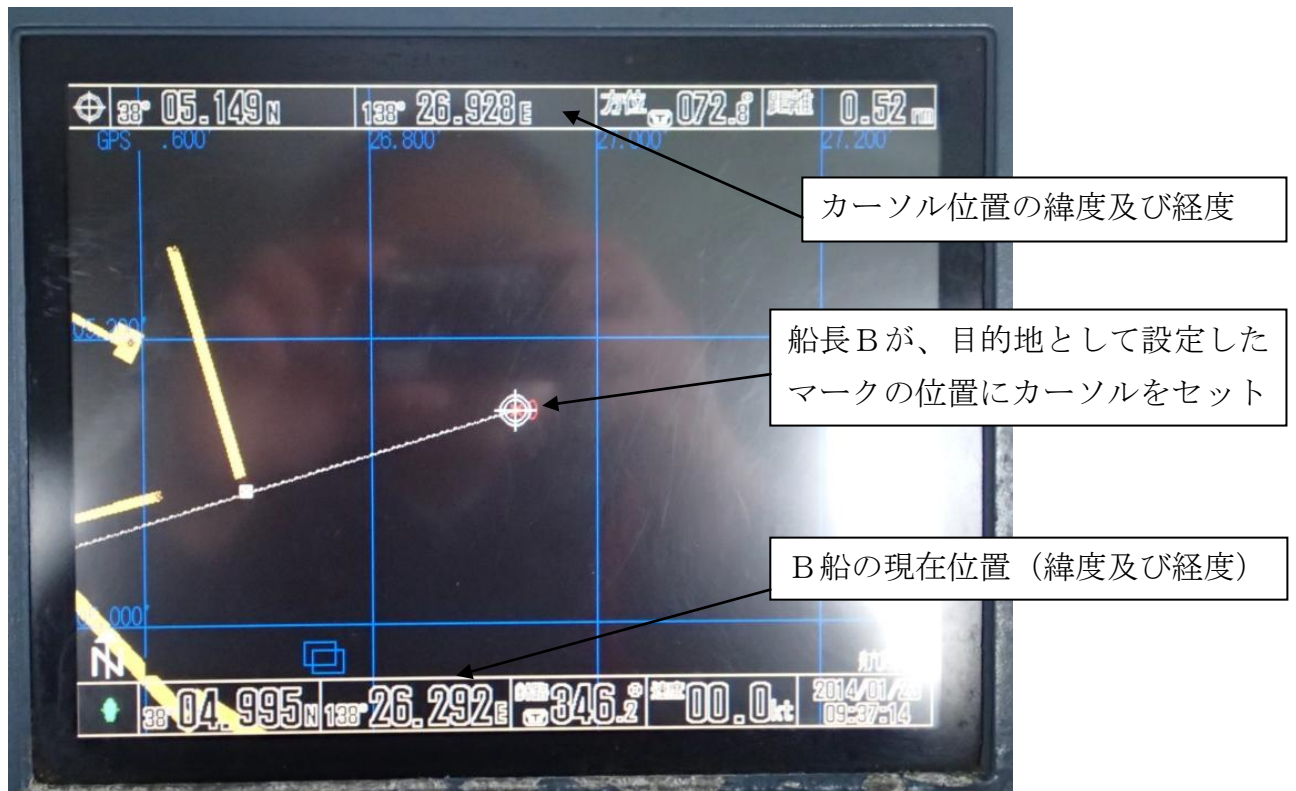


写真5 目的地として設定したマークの位置

B船が、発進してから衝突するまでの針路は、最後のえび籠を投下して発進した地点と目的地として設定した地点とを結ぶ方位線により、約 247° であった。

(3) 目的地に到着する予定時刻

船長Bの口述によれば、目的地を設定したとき、目的地に到着する予定時刻が04時25分になっていた。

2.9 A船の船内研修

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

船長Aは、乗組員に対し、航行安全に関する講習などを月に1回行い、必要に応じ、講習会を開催していた。また、船舶管理会社から、事故事例、注意喚起及び各種情報が、毎月、A船にFAXで送られていた。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1、2.8及び3.2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

- ① A船は、平成25年12月31日16時25分ごろ両津港北防波堤灯台から010° 1,080m付近に錨泊した。
- ② A船は、停泊灯、甲板照明及び通路照明を点灯して船首を北西に向けて錨泊し、平成26年1月4日04時00分ごろ航海士A及び甲板手1人が当直に就き、航海士Aが船橋中央にある操舵装置の前に立ち、甲板手が中央窓の後方に立って見張りを行っていた。
- ③ 航海士Aは、音が聞こえたので、右舷側のウイングに出て船尾方を見たところ、B船が、A船の右舷船尾部に衝突しており、後方に流されて行くことを確認した。

(2) B船

- ① B船は、4日03時15分ごろ、えび籠の投入作業を終了し、自動操舵により、針路約247°及び速力約9～10knで両津漁港に向けて航行した。
- ② 船長Bは、操舵室内の板に座り、右舷側の壁に寄り掛かって単独で操船に当たり、航行を続けた。
- ③ 船長Bは、両津港北防波堤灯台から061° 4.4M付近を航行中、眠気を感じたが、操船を続けていたところ、居眠りに陥り、B船とA船が衝突した。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1及び2.8(3)から、本事故の発生日時は、平成26年1月4日04時20分ごろで、発生場所は、両津港北防波堤灯台から010° 1,080m付近であったものと考えられる。

3.1.3 損傷の状況

2.3から、A船は、右舷船尾外板に長さ約10m、幅約1.5mの擦過傷及び凹損を生じ、B船は、船首部を圧壊したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員

2.4から、次のとおりであった。

- ① 船長A、航海士A及び船長Bは、適法で有効な海技免状などを有していた。
- ② 船長A、航海士A及び船長Bは、本事故当時、健康状態は良好であったものと考えられる。

(2) 船舶

2.5.3から、A船及びB船は、船体、航海計器類及び機関に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、本事故発生場所付近における本事故当時の気象及び海象は、天気は曇り、風向は西北西、風力は3、視界は良好であったものと考えられる。

3.2.3 見張り及び操船状況に関する解析

2.1及び3.1から、次のとおりであった。

(1) A船

- ① 航海士Aは、船橋当直中、船橋内からは後方の見張りが行えなかったが、1.5Mレンジとしたレーダーを時々見ていたものの、冬場で外に出るのが寒かったので、ウイングに出て後方の見張りを行ったりせず、船橋中央の操舵装置の前に立っていたことから、見張りを適切に行っておらず、B船の接近に気付かなかったものと考えられる。
- ② 航海士Aは、音が聞こえたので、右舷側のウイングに出て船尾方を確認したところ、A船とB船とが衝突したことに気付いたものと考えられる。
- ③ 航海士Aは、両津漁港を出入港する漁船がA船に接近して避けるので、レーダーを見ていても、B船との衝突の虞については判断できなかった可能性があると考えられる。
- ④ 航海士Aは、右舷側のウイングに出て見張りを行っていたら、B船の接近に気付いた可能性があると考えられる。

(2) B船

- ① B船は、4日03時05分ごろ、えび籠の投入を終わり、両津港北防波堤灯台から064.5° 11.8M付近を発進し、約247°の針路及び約5knの速力とした後、03時15分ごろ、フラッシュライトを取り付け

た竹竿を投下し、約9～10knに増速したものと考えられる。

- ② 船長Bは、自動操舵とし、操舵室内の板に座り、右舷側の壁に寄り掛かって単独で操船に当たっていたところ、03時55分ごろ両津港北防波堤灯台から061° 4.4M付近を航行中、眠気を感じたが、我慢できるものと思い、窓を開けただけで椅子に座って操船を続けたものと考えられる。
- ③ 船長Bは、窓を開けただけで椅子に座って操船を続けていたことから、04時05分ごろ両津港北防波堤灯台から057° 2.8M付近において、右舷側の壁に寄り掛かって居眠りに陥ったものと考えられる。
- ④ 船長Bは、衝突の衝撃で目が覚め、A船と衝突したことに気付いたものと考えられる。
- ⑤ 船長Bは、眠気を感じたとき、立ち上がったたり、操舵室から外に出て外気に当たったりしていれば、居眠りに陥ることはなかった可能性があると考えられる。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、3.1.1、3.1.2及び3.2.3から、次のとおりであった。

(1) A船

- ① A船は、12月31日16時25分ごろ両津港北防波堤灯台から010° 1,080mの地点に錨泊したものと考えられる。
- ② A船は、停泊灯、甲板照明及び通路照明を点灯して船首を北西に向けて錨泊し、1月4日04時00分ごろ航海士A及び甲板手1人が停泊当直に就き、航海士Aが操舵装置の前に立ち、甲板手が中央窓の後方に立って見張りを行っていたものと考えられる。
- ③ 航海士Aは、船橋内からは後方の見張りが行えなかったが、冬場で外に出るのが寒かったので、ウイングに出て後方の見張りを行っていなかったものと考えられる。
- ④ 航海士Aは、1.5Mレンジとしたレーダーを時々見ていたが、見張りを適切に行っていなかったことから、B船の接近に気付かなかったものと考えられる。
- ⑤ 航海士Aは、音が聞こえたので、右舷側のウイングに出て船尾方を見たところ、B船とA船とが衝突したことに気付いたものと考えられる。
- ⑥ 航海士Aは、両津漁港を出入港する漁船がA船に接近して避けるので、レーダーを見ていても、B船との衝突の虞については判断できなかった可能性があると考えられる。

(2) B船

- ① B船は、4日03時05分ごろえび籠の投入を終了後、03時15分ごろ速力約9～10knとし、自動操舵により、針路約247°で両津漁港に向けて航行したものと考えられる。
- ② 船長Bは、操舵室内の板に座り、右舷側の壁に寄り掛かって単独で操船中、03時55分ごろ両津港北防波堤灯台から061°4.4M付近で眠気を感じたが、我慢できるものと思い、窓を開けただけで椅子に座って操船を続けたものと考えられる。
- ③ 船長Bは、窓を開けただけで椅子に座って操船を続けており、04時05分ごろ両津港北防波堤灯台から057°2.8M付近において、居眠りに陥って航行したことから、B船はA船と衝突したものと考えられる。
- ④ 船長Bは、衝突の衝撃で目が覚め、A船と衝突したことに気付いたものと考えられる。

4 原因

本事故は、夜間、両津港において、A船が錨泊中、B船が自動操舵で西南西進中、航海士Aが見張りを適切に行わず、また、船長Bが居眠りに陥って航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

航海士Aが、見張りを適切に行っていなかったのは、船橋内の操舵装置の前に立って見張りを行っていたが、船橋内からは後方を見張りが行えなかったものの、冬場で寒いので、ウイングに出て後方を確認していなかったことによるものと考えられる。

船長Bが、居眠りに陥って航行したのは、眠気を感じた際、我慢できるものと思い、窓を開けただけで椅子に座って操船を続けたことによるものと考えられる。

5 再発防止策

本事故は、夜間、両津港において、A船が錨泊中、B船が自動操舵で西南西進中、航海士Aが見張りを適切に行わず、また、船長Bが居眠りに陥って航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

航海士Aが、見張りを適切に行っていなかったのは、船橋内の操舵装置の前に立って見張りを行っていたが、船橋内からは後方を見張りが行えなかったものの、冬場で寒いので、ウイングに出て後方を確認していなかったことによるものと考えられる。

船長Bが、居眠りに陥って航行したのは、眠気を感じた際、我慢できるものと思ひ、窓を開けただけで椅子に座って操船を続けたことによるものと考えられる。

したがって、操船者は、眠気を感じたときには、椅子から立ち上がったたり、操舵室から出て新鮮な空気に当たったりするなどして眠気を払うことを行ひ、また、錨泊中の船橋当直においては、死角がある場合には死角を補う位置での見張りを適時に行う必要がある。

5.1 事故後に講じられた事故等防止策

(1) A船

A船船舶管理会社は、A船及び所属する各船に対し、本事故案を周知するとともに、見張りの重要性、停泊当直の重要性、乗組員相互のコミュニケーションの重要性などについて、周知及び指導を行つた。

(2) B船

船長Bは、漁労作業終了後の航行が夜間であり、疲労も出ることから、甲板員1人を加えて船長Bとの2人当直にすることとし、また、ふだんから睡眠不足になることのないよう、健康管理に十分注意することとした。

付図1 推定航行経路図

