

船舶事故等調査報告書

平成26年1月30日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013仙第66号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年10月2日 12時35分ごろ
発生場所	宮城県石巻市石巻港南方沖 石巻市所在の渡波尾埼灯台から真方位195°3.8海里（M）付近 （概位 北緯38°19.7′ 東経141°20.6′）
事故等調査の経過	平成25年10月3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	A 油送船 日高丸、1,599トン 133966、片島汽船株式会社 B 漁船 第二十五清正丸、19トン MG2-5656（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 二等航海士A、四級海技士（航海） B 船長B、一級小型船舶操縦士
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長B及び甲板員B）
損傷	A 右舷船尾部外板及び右舷中央部外板に凹損、右舷中央部外板から右舷船首部外板にかけて擦過傷 B 船首部外板が破損、バルバスバウに亀裂
事故等の経過	A 船は、船長A、二等航海士A及び甲板手Aほか7人が乗り組み、石巻港南方沖において、機関を停止して船首を東方に向けて錨泊中、二等航海士Aが、甲板手Aと共に平成25年10月2日12時00分ごろ船橋当直に就き、ブリッジ左舷側にあるレーダー画面を監視していた。 二等航海士Aは、12時25分ごろ、3Mレンジとしたレーダーで船尾方約2MにB船を探知し、右舷側の窓から目視で確認したところ、A船に接近するB船を認めたが、そのうちB船がA船の船尾側を通過するものと思った。 二等航海士Aは、B船が約1Mに接近しても方位に変化がなく、A船を避けようとしなかったため、約0.4～0.5Mとなったとき、汽笛を鳴らし続けたが、12時35分ごろ、石巻港南方沖において、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bほか4人が乗り組み、石巻港南方沖を自動操舵により、北進していた。

	<p>船長Bは、椅子に腰を掛けた姿勢で操船を行い、3Mレンジとしたレーダーで船首方約1.5MにA船を初認し、目視でも確認したが、その後、いつしか居眠りに陥り、A船に衝突する直前に目が覚め、すぐにクラッチを操作したが、A船と衝突した。</p> <p>A船は、自力航行で宮城県仙台塩釜港仙台区に着岸して揚げ荷を行い、B船は、自力航行で石巻市石巻漁港に帰った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>船長Bは、9月23日から30日の間、B船の主機の修理のために休業しており、本事故当日は、10月1日に操業を開始してから2日目であり、疲労の蓄積はなかった。</p> <p>船長Bは、レーダーの接近警報が頻繁に鳴るので、接近警報が鳴らないようにしていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、雨が降っていたので、ブリッジの窓を全て閉めていた。</p>
分析 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 なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、石巻港南方沖で錨泊中、船橋当直中の二等航海士Aが、接近するB船を認め、約0.4～0.5Mになったとき、汽笛を連続して吹鳴したが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、石巻港南方沖を自動操舵で北進中、単独で操船中の船長Bが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>
原因	<p>本事故は、B船が、石巻港南方沖を自動操舵で北進中、単独で操船中の船長Bが居眠りに陥ったため、錨泊中のA船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・船橋当直中に眠気を感じた場合は、窓を開けて外気に当たったり、椅子から離れて身体を動かしたりするなどして眠気を払うこと。