

船舶事故等調査報告書

平成26年5月29日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014横第5号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年1月17日 04時44分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市神島南南東方沖 神島灯台から真方位152° 5.2海里付近 (概位 北緯34° 28.3′ 東経137° 02.2′)
事故等調査の経過	平成26年1月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 自動車運搬船 まりんろーど、8,308トン 133195、トヨフジ海運株式会社（船舶所有者）、鹿児島船舶株式会社（船舶借入人） B 漁船 <sup>だいおう</sup> 大雄丸、14トン AC2-5151（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級海技士（航海） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操士・特定 甲板員B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 左舷外板に擦過傷 B 船首部に割損及び凹損、左舷外板に擦過傷等
事故等の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、神島南南東方沖を速力約18.5ノット（kn）、針路約006°（真方位、以下同じ。）で航行していた。 船長Aは、伊良湖水道航路が近くなったので、航海士から操船指揮を引き継ぎ、B船が近づいている旨の報告を受けて目視及びレーダーで確認し、観測を続け、A船がB船の左舷側を通過できるものと思った。 船長Aは、その後もB船の動静を観察していたところ、平成26年1月17日04時40分ごろ衝突の虞を感じ、針路約011°を操舵手に令し、状況に変化が見られなかったため、04時42分ごろ針路約020°を令するとともに、航海士に発光信号で注意喚起を行わせたが、B船が進路を変えずに近づいて来るので、右舵一杯を令したものの、04時44分ごろ、神島南南東方沖において、A船の左舷とB船の左舷船首とが衝突した。 B船は、船長B及び甲板員Bほか1人が乗り組み、愛知県蒲郡市形原漁港を03時00分ごろ出港し、漁場へ向けて神島南南東方沖を速

	<p>力約12knで南進していた。</p> <p>甲板員Bは、操舵室で椅子に腰を掛け、自動操舵装置を用いて単独で船橋当直を行っていたところ、居眠りに陥り、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長A及び船長Bは、船体の状況及び乗組員の安否をそれぞれ確認し、海上保安庁へ通報した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2m</p>
その他の事項	<p>船長Bは、本事故当時、船室で仮眠中であった。</p> <p>B船は、レーダーに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ガードリング機能がなく、船橋航海当直警報装置もなかった。</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 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、神島南南東方沖を北進中、船長Aが、B船と衝突の虞を感じ、針路を約5°右に変えたが、状況に変化が見られず、更に右転して発光信号で注意喚起を行ったが、B船が進路を変えずに近づいたので、右舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、神島南南東方沖を自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の甲板員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>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、神島南南東方沖において、A船が北進中、B船が自動操舵で南進中、単独で船橋当直中の甲板員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>
<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>・船橋当直中に眠気を感じた場合は、体を動かしたりするなどして眠気を払うこと。また、眠気を払うことができないときは、休憩中の乗組員を起こして2人当直とするか、船橋当直を交代すること。</li> <li>・船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。</li> </ul>