

# 船舶事故調査報告書

平成27年10月15日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年10月25日 03時20分ごろ
発生場所	北海道室蘭市チキウ岬南方沖 チキウ岬灯台から真方位174° 9.8海里（M）付近 （概位 北緯42° 08.38′ 東経141° 01.45′）
事故調査の経過	平成26年11月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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。
<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 貨物船 第十八菱 <sup>りょうゆう</sup> 有丸、499トン 132329、菱鋼運輸株式会社 72.04m（Lr）×11.50m×7.24m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成7年3月 B 漁船 第十一北 <sup>ほくゆう</sup> 勇丸、9.94トン HK2-20454（漁船登録番号）、個人所有 13.00m（Lr）×3.16m×1.08m、FRP ディーゼル機関、308.91kW、昭和57年7月9日 第200-26456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 64歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年7月1日 免状交付年月日 平成25年10月2日 免状有効期間満了日 平成31年4月26日 航海士A 男性 72歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年12月14日 免状交付年月日 平成25年9月5日 免状有効期間満了日 平成30年12月22日 B 船長B 男性 46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3年3月1日 免許証交付日 平成22年6月25日 （平成28年2月28日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾外板に凹損を伴う擦過傷 B 船首外板に亀裂を伴う凹損、船首防舷材に折損、船首マストの倒壊
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、室蘭市室蘭港を出港後、作業を終えて昇橋した航海士Aが、船長Aと交替して単独の船橋当直につき、チキウ岬南方沖を千葉県千葉港に向けて約11.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵により南南東進した。</p> <p>航海士Aは、レーダー2台を作動させて見張りに当たっていたところ、左舷船首方約2～3MにA船の前路を右方に横切る態勢の多数の漁船を認め、平成26年10月25日03時15分ごろ、漁船群を避けるため、針路を約20°右方に転じ、その後、漁船群もA船を避けてくれるものと思い、漁船群を見守りながら南進した。</p> <p>A船は、航海士Aが、いつでも手動操舵に切り替えることができるよう操舵スタンドの後方に立っていたところ、左舷船首方間近にB船を認め、汽笛で長音1回を吹鳴したが、B船が接近するので右舵一杯を取ったものの、03時20分ごろ、チキウ岬灯台から真方位174°9.8M付近で、A船の左舷船尾とB船の船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、すけとうだら刺し網漁の操業を終え、北海道森町砂原漁港に向けて帰航した。</p> <p>船長Bは、乗組員を船室で休ませ、単独で船橋当直につき、操舵室の左舷側にある椅子に腰を掛けて、レーダー2台を1Mレンジ及び4Mレンジで作動させ、約8.5knの速力で、自動操舵により西進した。</p> <p>船長Bは、漁場を発進して間もなく、連日の操業による疲労から眠気を催すようになったので、椅子から立ち上がって眠気覚ましにたばこを1本吸った。</p> <p>船長Bは、03時05分ごろ、4Mレンジとしたレーダーで右舷船首方の画面端に南進する1隻の映像を認め、眠気を払拭できずにうつらうつらした状態で、同船を特に気に留めずに右舷窓側に立って壁にもたれかかった姿勢で船橋当直を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、いつしか居眠りに陥り、A船の汽笛で目を覚まして右舷船首方至近に迫ったA船を認め、左舵を取って機関を中立としたものの、A船と衝突した。</p> <p>A船及びB船は、被害状況の確認等を行い、両船とも自力航行が可能であったことから、それぞれの目的地に向かった。</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 南南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>

<p>その他の事項</p>	<p>本事故時、多数の小型漁船が、A船の左舷船首方を砂原漁港のほか同漁港南東方の鹿部漁港等<small>しかべ</small>に向かって帰航中であった。</p> <p>航海士Aは、平成25年3月からA船に乗船しており、本事故当時、健康状態は良好であった。</p> <p>航海士Aは、本事故時、レーダーが古く、画面の中心付近が白くなって映像を判別しにくい状態であったが、3Mレンジのまま使用していた。</p> <p>航海士Aは、当直交替時、船長から、漁船が多いので気を付けるようにとの引継ぎを受けていた。</p> <p>航海士Aは、左舷船首方から接近する漁船群の灯火に紛れ、B船の灯火については、間近に接近するまで気付いていなかった。</p> <p>船長Bは、30歳ごろからすけとうだら刺し網漁に従事し、健康状態は良好であった。</p> <p>船長Bは、僚船<small>しけ</small>の前方約2Mを西進していた。</p> <p>船長Bは、時化<small>しけ</small>ない限り、休漁することはなく、本事故当時、1週間以上連続して操業しており、疲労が蓄積していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、チキウ岬南方沖を南進中、航海士Aが、左舷船首方に前路を左方から右方に横切る漁船群を視認したが、針路を右方に転じたので、漁船群もA船を避けてくれるものと思いき、見張りを適切に行わなかったことから、漁船群の灯火に紛れて接近するB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、レーダーの調整を適切に行っていなかったことから、B船の映像をレーダー画面に表示できず、A船に向けて接近するB船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、チキウ岬南方沖を西進中、疲労が蓄積した状態で単独で当直中の船長Bが、壁にもたれかかった姿勢でいたところ、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>船長Bは、1週間以上連続して操業していたことから、乗組員を船室で休ませ、単独の船橋当直についていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、チキウ岬南方沖において、A船が南進中、B船が西進中、航海士Aが、見張りを適切に行っておらず、また、船長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>
<p><b>参考</b></p>	<p>A船は、本事故後、レーダーのマグネトロンを新替えした。</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"><li>・ 船橋当直中に眠気を催した場合には、居眠りに陥ることがないように、外気に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとること。</li><li>・ 操業が連続して疲労が蓄積しないよう、定期的に休漁日を設けることが望ましい。</li><li>・ 接近する漁船群を認めた場合は、漁船群に紛れた他船を見落とさないよう、レーダーの感度調整を正しく行うとともに、レンジを適宜替えるなど、レーダーを適切に使用すること。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

