

船舶事故調査報告書

平成27年5月21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7月27日 10時20分ごろ
発生場所	静岡県静岡市三保埼南方沖 清水灯台から真方位178° 5.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 54.95′ 東経138° 32.07′）
事故調査の経過	平成26年7月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
事実情報 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 第五大越丸 ^{だいごつ} 、284トン 142181、大越海運有限公司、株式会社波方造船所（船舶所有者）、大岡海運有限公司（船舶借入人） 59.60m（Lr）×10.30m×5.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成26年4月22日 B 遊漁船 彌太丸 ^{やた} 、12.0トン SO2-5182（漁船登録番号）、個人所有 11.98m（Lr）×3.62m×1.20m、FRP ディーゼル機関2基、470.72kW（合計）、昭和63年8月 第294-14290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 60歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年9月21日 免状交付年月日 平成26年4月21日 免状有効期間満了日 平成31年9月20日 B 船長B 男性 64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 昭和49年10月4日 免許証交付日 平成21年12月18日 （平成27年3月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部のハンドレール及びコーミングに凹損、外板に擦過傷 B 船首部のガイドローラ脱落及び手すりに曲損、外板及び船首甲板

	に亀裂等
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、肥料グルテン500tを積載し、福岡県北九州市の関門港門司区に向けて三保埼南方沖を針路約210°（真方位、以下同じ。）、速力約10.5ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行していた。</p> <p>船長Aは、左舷船首約35° 3.0M付近に北進中のB船を初めて視認し、B船との距離が約2.0Mとなったころ、避航船であるB船が左舷を対してA船の進路を避けるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>A船は、B船が左舷船首方約500mに接近したとき、衝突の危険を感じて汽笛を吹鳴するとともに手動操舵に切り換えて針路を230°に転じたものの、平成26年7月27日10時20分ごろ、A船の左舷中央部とB船の船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客9人を乗せ、清水港の南方20M付近の釣り場で遊漁を行っていたが、釣果が良くない上に、風浪が強くなったので、予定を早めて静岡市清水港の係留地に戻ることとし、三保埼南方沖を針路約005°、速力約14.5knで、手動操舵により航行していた。</p> <p>B船は、船長Bが、操舵室の椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、清水港までの距離が8Mとなった辺りで居眠りに陥り、同じ針路及び速力で航行を続け、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、海上保安部の指示で清水港に入港して調査を受けた。</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 南西、風力 3、視程 約10km</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>船長Bは、月間約10日、年間約90日遊漁船業を行っていた。</p> <p>船長Bは、健康状態に問題はなく、眠気を催すような薬は服用していなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当日、03時00分ごろ起床して04時00分ごろ出航し、05時45分ごろ清水港の南方20M付近の釣り場に着了。</p> <p>船長Bの観測では、釣り場に着了した頃、風速約8m/sの西南西風が吹き、1時間後には風速約10m/sとなった。</p> <p>船長Bは、本事故後、まもなく港に入るといふことで、緊張感が緩んで眠気を催したと思った。</p> <p>船長Bは、眠気を催したが、係留地に着くまで眠気を我慢できるものと思った。</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし
気象・海象等の関与	A なし、B なし

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、三保埼南方沖を南西進中、船長Aが、左舷船首方に北進中のB船が左舷を対してA船を避けるものと思込み、同じ針路及び速力で航行したことから、B船と接近して衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、三保埼南方沖を北進中、船長Bが、居眠りに陥ったことから、同じ針路及び速力で航行し、A船と接近して衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、まもなく港に入ることで、緊張感が緩んで眠気を催した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、三保埼南方沖において、A船が南西進中、B船が北進中、船長Aが、左舷船首方に視認したB船が左舷を対してA船を避けるものと思込み、同じ針路及び速力で航行し、また、船長Bが、居眠りに陥ったため、両船が接近して衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 自船に衝突のおそれがある態勢で接近する他船との衝突を避けるための動作をとる場合は、十分に余裕のある時期に、ためらわずに、針路又は速力の変更を大幅に行うこと。 ・ 操船中に眠気を催した場合は、外気に当たったり椅子から立ち上がったたりして眠気を払うこと。

付図1 事故発生経過概略図

