

船舶事故調査報告書

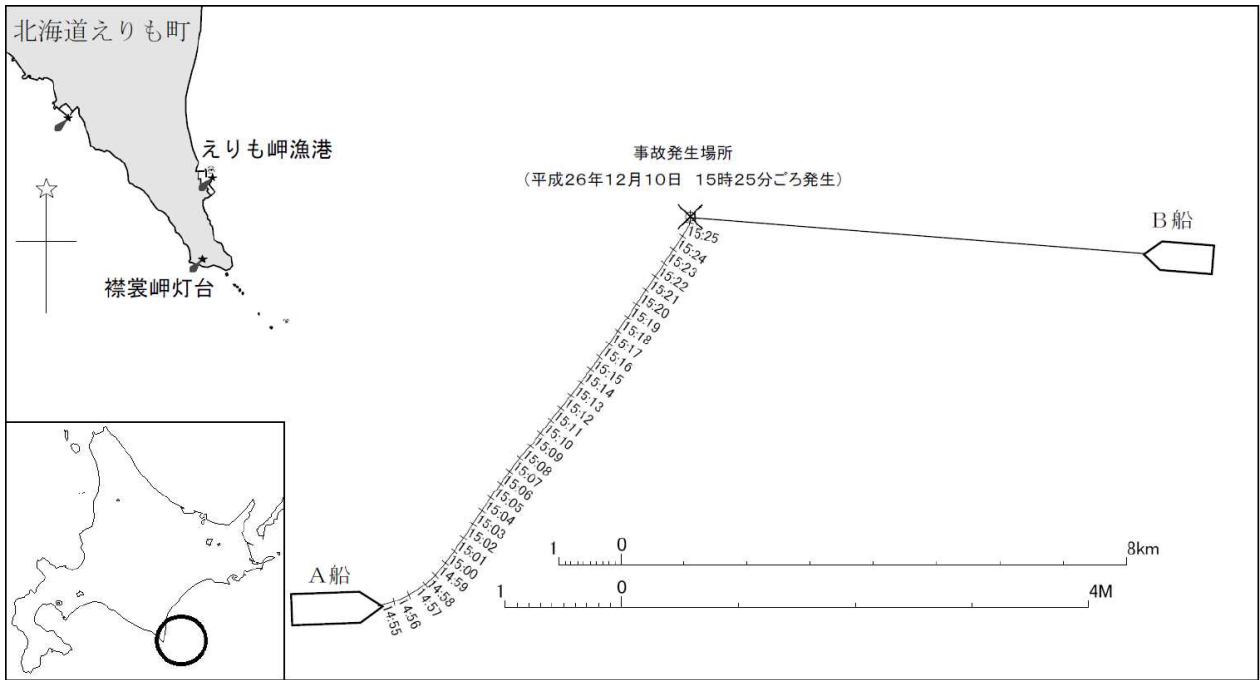
平成27年6月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年12月10日 15時25分ごろ
発生場所	北海道えりも町えりも岬漁港東方沖 襟裳岬灯台から真方位085° 4.2海里（M）付近 （概位 北緯41° 55.91′ 東経143° 20.24′）
事故調査の経過	平成26年12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。
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 ^{フー} ^{クワン} FU QUAN（マーシャル諸島共和国籍）、2,431トン 9427548（IMO番号）、QINGDAO FOTO INTERNATIONAL SHIPPING MANAGEMENT CO. LTD 76.21m（Lr）×13.60m×8.30m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、2007年3月1日（建造） B 漁船 第三十五えりも丸、9.7トン HK2-23358（漁船登録番号）、個人所有 14.75m（Lr）×3.39m×0.94m、軽合金 ディーゼル機関、450kW、平成17年3月31日 第200-36950号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 46歳 免状不詳 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 29歳 免状不詳 B 船長B 男性 62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50年2月14日 免許証交付日 平成26年6月9日 （平成32年1月24日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 右舷船尾外板に凹損及び擦過傷 B 船首損壊、球状船首に凹損
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか11人（全員中華人民共和国籍）

	<p>が乗り組み、航海士Aが船橋当直に当たり、えりも岬漁港東方沖を約034°（真方位、以下同じ。）の針路、約8.4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行中、平成26年12月10日15時25分ごろ、襟裳岬灯台から085°4.2M付近において、A船の右舷船尾とB船の船首とが衝突した。</p> <p>A船は、衝突後に一旦減速したが北東進を続け、北海道釧路市釧路港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、えりも岬漁港東方沖8M付近の漁場でかれい刺し網漁の操業を終え、14時55分ごろ、えりも岬漁港へ向けて同漁場を発進し、約6～7knの速力で自動操舵により西進した。</p> <p>船長Bは、8Mレンジとしていたレーダーでえりも岬漁港を確認し、漁場で操業中の僚船以外に航行する船舶を認めなかったため、8Mレンジを3Mレンジに切り替えてGPSプロッターに同漁港を目的地として設定し、操舵室左舷側の背もたれ付きの椅子に腰を掛けて単独で操船に当たり、速力を約12knに増速した。</p> <p>船長Bは、15時12分ごろ、携帯電話で陸上作業員に帰港後の網の整理作業を依頼し、レーダーで前方に航行船舶がないことを確認し、それまで眠気を感じていなかったものの、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを行っていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>B船は、自動操舵で西進を続け、12時25分ごろ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃で目を覚まし、B船の船首がA船の右舷船尾に衝突していることに気付き、すぐに乗組員に損傷状況を確認させ、A船の状況を確認しようとしたところ、一旦停止したように見えたA船が北東進を続けていたので、B船も帰港することとした。</p> <p>B船は、船長Bが、漁業協同組合に携帯電話で連絡して海上保安庁への通報を依頼し、自力でえりも岬漁港へ戻った。</p> <p>船長Bは、帰港後、両足に痛みがあったので病院に搬送されたところ、両足関節外顆骨折と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、本事故前の3日間、05時ごろ出港してかにかご漁を行い、一旦帰港して水揚げ後、10時30分ごろ再度出港してかれい刺し網漁を行い、20時ごろ帰港する操業形態を繰り返していた。</p> <p>船長Bは、連日の操業で疲労を感じていたため、本事故時の操業をふだんより早めに切り上げて帰途に就いていた。</p> <p>船長Bは、本事故後、ふだん、襟裳岬周辺では外国籍のコンテナ船</p>

	<p>が、えりも岬漁港東方沖3～4M付近では内航貨物船等の往来が多いことを知っていたが、漁場発進時にはこれらを認めていなかったので安心し、その後、居眠りに陥ったのではないかと思った。</p> <p>船長Bは、本事故時、操舵室の窓を閉め、暖房をしていた。</p> <p>B船には、居眠り防止装置（船橋航海当直警報装置）がなかった。</p>
<p>分析</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 不明、B あり A 不明、B なし A 不明、B なし</p> <p>A船は、えりも岬漁港東方沖を北東進中、B船と衝突したものと考えられるが、航海士Aから情報が得られなかったため、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、えりも岬漁港東方沖を同漁港へ向けて自動操舵で西進中、単独で操船中の船長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> <p>船長Bは、連日の操業によって疲労を感じていたこと、レーダーで前方に航行船舶を認めなかった安心感から気が緩んだこと、及び暖房を入れて椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、えりも岬漁港東方沖において、A船が北東進中、B船が西進中、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>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"> ・航行中は、常時見張りを適切に行うこと。 ・船橋当直中は、椅子から離れて外気に当たったり、声を出したり、身体を動かしたりするなどして居眠り防止を図り、場合によっては二人当直とすること。 ・船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
14:55:02	41-52-36.2	143-16-50.6	066.7	059	8.5
15:00:00	41-53-02.3	143-17-32.1	034.3	031	8.3
15:05:00	41-53-36.4	143-18-03.6	037.2	031	8.3
15:06:00	41-53-43.1	143-18-10.2	036.0	036	8.3
15:07:01	41-53-49.9	143-18-17.1	041.4	040	8.3
15:08:01	41-53-56.2	143-18-24.4	041.0	034	8.3
15:09:01	41-54-02.6	143-18-31.4	037.3	035	8.3
15:10:01	41-54-09.1	143-18-38.4	038.4	035	8.3
15:11:01	41-54-15.6	143-18-45.4	038.4	035	8.3
15:12:01	41-54-22.1	143-18-52.2	038.5	035	8.3
15:13:01	41-54-28.6	143-18-59.1	036.1	030	8.2
15:14:01	41-54-35.3	143-19-05.5	034.7	032	8.2
15:15:01	41-54-42.1	143-19-11.9	034.6	032	8.3
15:16:01	41-54-48.9	143-19-18.3	034.5	032	8.3
15:17:01	41-54-55.7	143-19-24.7	034.8	031	8.3
15:18:02	41-55-02.7	143-19-31.2	033.9	032	8.4
15:19:02	41-55-09.7	143-19-37.5	034.4	032	8.4
15:20:02	41-55-16.6	143-19-43.8	034.1	032	8.4
15:20:32	41-55-20.1	143-19-47.0	034.0	032	8.4
15:21:02	41-55-23.6	143-19-50.1	033.9	032	8.4
15:21:32	41-55-27.1	143-19-53.3	034.2	032	8.4
15:22:02	41-55-30.6	143-19-56.5	034.1	032	8.4
15:22:32	41-55-34.1	143-19-59.7	033.7	032	8.4
15:23:01	41-55-37.6	143-20-02.8	033.9	032	8.4
15:23:32	41-55-41.1	143-20-06.0	033.9	032	8.4
15:24:01	41-55-44.5	143-20-09.0	035.2	023	8.4
15:24:14	41-55-46.0	143-20-10.4	034.5	004	8.3
15:24:17	41-55-46.4	143-20-10.8	033.9	000	8.3
15:24:32	41-55-48.1	143-20-12.2	024.4	349	7.6
15:24:44	41-55-49.5	143-20-13.1	015.7	341	7.1
15:25:01	41-55-51.4	143-20-14.0	004.0	334	6.7
15:25:15	41-55-53.0	143-20-14.5	353.1	336	6.4
15:25:32	41-55-54.8	143-20-14.6	345.1	340	6.3
15:25:52	41-55-56.9	143-20-14.5	343.1	334	6.0

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。