

船舶事故調査報告書

平成28年4月28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27年11月4日 01時30分ごろ
発生場所	秋田県秋田船川港秋田区西方沖 秋田旧南防波堤灯台から真方位287°3.34海里（M）付近 （概位 北緯39°46.6′ 東経139°58.2′）
事故の概要	液化ガスばら積船 ^{ゆうとく} 祐徳丸は、錨泊中、また、遊漁船ビッグボーイは、南東進中、両船が衝突した。 祐徳丸は、右舷前部のハンドレール等が破損し、また、ビッグボーイは、船首部が分断等するなどした。
事故調査の経過	平成27年11月5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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 液化ガスばら積船 祐徳丸、998トン 132550、田原汽船株式会社 71.98m×12.50m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成4年7月 B 遊漁船 ビッグボーイ、11トン AT2-1157（漁船登録番号）、個人所有 14.60m（Lr）×3.45m×1.09m、FRP ディーゼル機関、235.35kW、平成7年5月11日 第290-45663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 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年7月14日 免状交付年月日 平成22年10月7日 免状有効期間満了日 平成28年3月14日 B 船長B 男性 45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15年5月8日 免許証交付日 平成24年12月4日 （平成30年5月7日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷前部のハンドレール等が破損 B 船首部が分断等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約 1.5 m
事故の経過	<p>A 船は、船長 A ほか 8 人が乗り組み、有臭プロパン約 720 t を積載し、秋田船川港秋田区での揚げ荷役のため、平成 27 年 11 月 4 日 01 時 00 分ごろ同区西側の港界外に左舷錨を投じて錨鎖 5 節を伸出し、船首を南東方に向けて錨泊を開始した。</p> <p>船長 A は、投錨作業を終え、法定灯火の表示を確認した後、主機を停止して単独の停泊当直に当たり、操舵室左舷側の海図台で入港準備作業を行っていたところ、3 M レンジとしたレーダーで右舷船尾方約 1 M の所に、A 船に接近する B 船の映像を認めた。</p> <p>船長 A は、肉眼で右舷船尾方を確認して白及び紅の 2 灯の灯火を認め、灯火の見え具合から小型船のものと分かり、しばらく観察を続けたところ、紅灯が継続的に見えたので B 船は A 船の船首方を通過して行くものと思った。</p> <p>船長 A は、海図台に戻って引き続き入港準備作業を行っていたとき、01 時 30 分ごろ、エンジン音が聞こえた直後に下方からガツンという衝撃音を聞き、右舷側を確認したところ、A 船の右舷前部に B 船の船首が突き刺さる態勢で衝突しているのを認めた。</p> <p>船長 A は、衝撃音に気付いて集まった他の乗組員と共に衝突箇所を確認したところ、B 船の船首が A 船のハンドレールを突き破った状態であったので、B 船を離脱させた後、A 船の外板等の損傷状況を確認し、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>A 船は、本事故発生場所で錨泊を続け、当初の予定どおり 06 時 55 分ごろ自力で航行して秋田船川港秋田区の棧橋に着いた。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、釣り客 7 人を乗せ、3 日 16 時過ぎ秋田船川港秋田区の係留地から出航し、秋田県鶺鴒^{うづ}の埼沖の釣り場で 4 日 00 時 30 分ごろまで遊漁を行った後、00 時 50 分ごろ係留地に向けて釣り場を発進した。</p> <p>船長 B は、操舵室の椅子に腰を掛けて自動操舵により単独で操船に当たり、約 12 ノットの対地速力で南東進中、釣り場を発進してから約 4 M 航行した所で、レーダーで係留地西方の港外に 3 隻の錨泊船がいることを認めたが、近づいてから避航しようと思って航行を続け、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>B 船は、船長 B が、衝撃で衝突に気づき、直ちに釣り客に負傷がないことを確認した後、A 船から離脱しようと機関を後進にかけたが、B 船の錨索が A 船のハンドレールに絡まっていて離脱できず、A 船の乗組員が錨索を切断した後に再度機関を後進にかけたところ、A 船か</p>

	<p>ら離脱したものの、B船の船首部が分断された。</p> <p>船長Bは、船首部に浸水がないことを確認し、本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、01時50分ごろ本事故発生場所を発進し、自力で航行して02時30分ごろ係留地に帰った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船右舷前部損傷状況、写真2 B船船首部損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、錨泊中、これまでも小型船が至近に接近してから避けて行くことを度々経験していたので、B船も接近してから避けて行くものと思った。</p> <p>B船は、遊漁船として、日中は、04時出航、14時30分帰航、夜間は、16時出航、00時遊漁終了として営業していた。</p> <p>船長Bは、遊漁の営業を11月2日に日中1回、3日に日中及び夜間の計2回行っていたが、一日に2回遊漁に出ることはよくあることで、本事故発生前に疲労を感じていなかった。</p> <p>船長Bは、2日の19時ごろ就寝し、3日03時ごろ起床した後、本事故発生まで仮眠をとっていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故以前に居眠り運航に陥った経験がなく、ふだん、夜間の遊漁の際は身体を動かすことが多いので、眠気を感じる事が少なかったが、眠気を感じた際は、立って操船したり、風に当たったり、コーヒーを飲むなどして居眠り運航防止の措置をとっていた。</p> <p>船長Bは、2日から風邪気味で、風邪薬を服用して日中の遊漁を終えた後、夜間の遊漁に出航しており、遊漁中に再度寒気を感じたので、3日22時ごろ眠気を催す可能性のある風邪薬を用量どおりに服用していた。</p> <p>船長Bは、市販の風邪薬を服用しても眠気を催すことはないと思っていたが、本事故後、服用した風邪薬の使用上の注意として下記のような記載があることを確認した。</p> <p><i>服用後、乗物又は機械類の運転操作をしないで下さい。(眠気等があらわれることがあります)</i></p> <p>船長Bは、釣り場出発時に揚錨作業を行って身体を動かしたので、航行中に眠気を感じておらず、居眠りに陥ることはないと思っていた。</p> <p>B船は、操舵室の窓を閉めて暖房を使用していた。</p> <p>釣り客は、本事故当時、5人が船室で休息していて2人が船尾甲板で船尾方を向いて談笑しており、本事故前に異変に気付いた者はいなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、秋田船川港秋田区の西方沖で錨泊中、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、錨泊中、これまでも小型船が至近に接近してからA船を避けて行くことを度々経験していたことから、B船も接近してからA船を避けて行くものと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、係留地に向けて南東進中、船長Bが、レーダーで認めた錨泊船に近づいてから避航しようと思い、見張りを続けているうちに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、眠気や疲労を感じていなかったが、体調が万全でなかったこと、眠気を催す可能性がある風邪薬を服用したこと、深夜に及ぶ遊漁を行った後の帰航中であったこと、起床してから20時間以上が経過していたこと、操舵室に暖房を入れて椅子に腰を掛けた姿勢で自動操舵としていたことから、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、夜間、秋田船川港秋田区の西方沖において、A船が錨泊中、B船が南東進中、船長Bが、レーダーで認めた錨泊船に近づいてから避航しようと思い、見張りを続けているうちに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>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"> ・ 操船者は、眠気を催す可能性のある医薬品を服用しないこと。

付図1 事故発生経過概略図

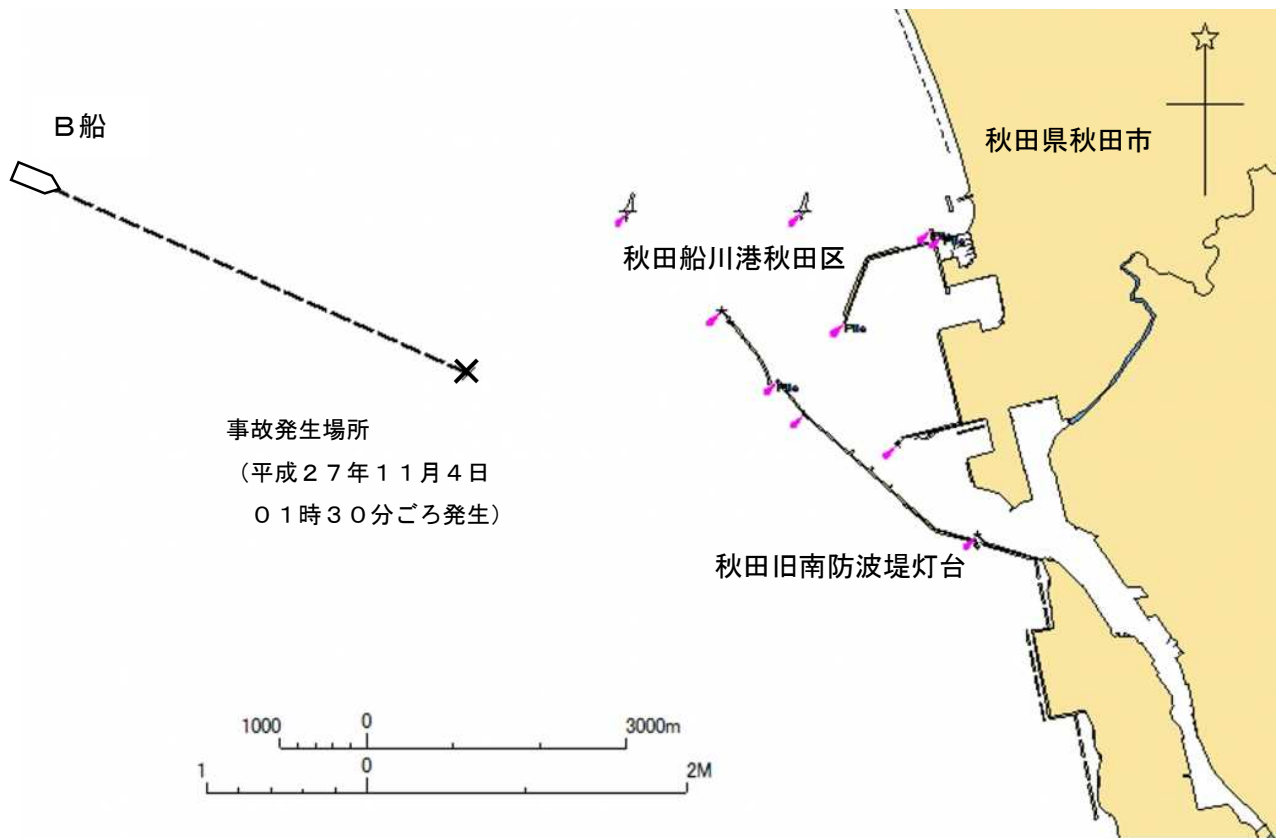


写真1 A船右舷前部損傷状況



分断されたB船船首部

写真2 B船船首部損傷状況

