

船舶事故調査報告書

令和4年7月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和3年7月11日 11時50分ごろ
発生場所	東京都大田区東京国際空港南東方沖 東京湾アクアライン風の塔灯から真方位036° 1.1海里（M） 付近 （概位 北緯35°30.4′ 東経139°50.9′）
事故の概要	油タンカー第十二近雄丸 ^{きんゆう} は錨泊中、また、遊漁船ベネトナシュⅧは西北西進中、両船が衝突した。 ベネトナシュⅧは、釣り客2人が負傷し、船首部外板に破損等を生じ、第十二近雄丸は、右舷船尾部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月13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 油タンカー 第十二近雄丸、4,052トン 141868、横田海運有限会社 104.52m×16.00m×8.80m、鋼 ディーゼル機関、3,309kW、平成24年12月 B 遊漁船 ベネトナシュⅧ、4.2トン 235-49909東京都、個人所有 9.05m（Lr）×2.69m×1.33m、FRP ディーゼル機関、243kW、平成24年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 70歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年5月31日 免状交付年月日 平成31年3月25日 免状有効期間満了日 令和6年6月7日 B 船長B 40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9月12日 免許証交付日 平成30年10月10日 （令和5年10月23日まで有効）

	<p>釣り客B₁ 48歳 釣り客B₂ 40歳</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 2人（釣り客B₁及び釣り客B₂）</p>
損傷	<p>A 右舷船尾部に擦過傷 B 船首部外板に破損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視程 約4km 海象：海上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか9人が乗り組み、宮城県仙台塩釜港で軽油約5000klの揚げ荷役を終え、令和3年7月10日15時10分ごろ、京浜港川崎区に向けて出港し、沖合でガスフリーを行い、翌11日11時15分ごろ、東京湾アクアライン風の塔北東方沖で錨泊した。（写真1参照）</p> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <p>船長Aは、錨泊後、周囲の状況を確認し、海上が平穏であったので、4時間毎に気象情報の入手などに合わせて見張りを行う予定とした。</p> <p>船長Aは、荷役制御室にいたところ、11時50分ごろ、異音を聞き、船尾に向かい、B船が衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、操舵室に向かい、国際VHF無線電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長が1人で乗り組み、釣り客B₁及び釣り客B₂、ほか釣り客2人を乗せ、11日05時30分ごろ、遊漁の目的で、京浜港川崎区の釣り場に向けて、東京都大田区の定係地を発した。</p> <p>B船は、川崎区の扇島水路付近で遊漁をしたのち、06時40分ごろ千葉県袖ヶ浦市中袖^{なご}北方沖の釣り場に向かい、11時20分ごろ、中袖北方沖で、遊漁を終えて帰航を始め、11時30分ごろ、東京国際空港D滑走路の南西端を目標とし、針路を定めて約16ノットの対地速力で、西北西進した。（写真2参照）</p>



写真2 船長Bの操縦状況（イメージ）

船長Bは、11時40分ごろ、前路に船舶の往来がないのを目視で確認し、操舵室内の操縦席に腰を掛けた状態で自動操舵とし、操舵室内に釣り客1人、後部甲板上に釣り客B₁、釣り客B₂及び別の釣り客1人が座り、続航した。（図1参照）

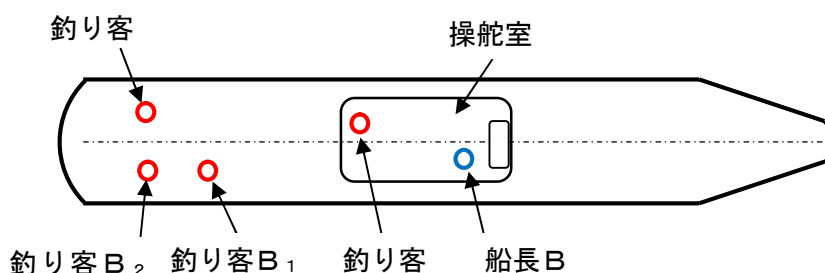


図1 本事故当時の船長B及び釣り客の状況

船長Bは、前路に航行の支障となる船舶はいないと思い、航行を続けていたところ、眠気を感じて、いつしか居眠りに陥り、後部甲板に座っていた釣り客から、危ないとの声を聞いて目が覚め、衝突の直前に左舵一杯としたものの、11時50分ごろB船の船首部がA船の右舷船尾部に衝突した。（写真3参照）



写真3 衝突後の状況（船長B撮影）

	<p>船長Bは、携帯電話で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>釣り客B₁、釣り客B₂及び釣り客2人は、来援した巡視艇に移乗して海上保安部の基地に運ばれ、その後救急車に搬送され、釣り客B₁が右下腿擦過傷及び右下腿打撲傷、釣り客B₂が肩甲部打撲傷と東京都内の病院で、それぞれ診断された。</p> <p>船長Bは、17時00分ごろ来援した巡視艇によって、えい航されたB船と共に青海ふ頭に運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Bは、前路を目視した際、航行に支障となる船舶がいらないと思い、操縦席に腰を掛けた状態で自動操舵にしていたので、安堵して気が緩み、居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、以前、眠気を感じたことが数回あったが、その際、ガムを噛む、立ち上がるなど身体を動かして眠気を払っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、睡眠時間が約7時間であり、疲労を感じておらず、睡眠時無呼吸症候群と診断されたことがなかった。</p>
分析 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>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、東京湾アクアライン風の塔北東方沖で錨泊中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東京国際空港D滑走路南西端に向けて西北西進中、船長Bが、居眠りに陥り、前路で錨泊中のA船に向かって航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、前路を目視した際、航行に支障となる船舶がなく、操縦席に腰を掛けた状態で自動操舵とし、安堵して気が緩んだことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が東京湾アクアライン風の塔北東方沖で錨泊中、B船が西北西進中、船長Bが、居眠りに陥り、錨泊中のA船に向かって航行を続けたため、B船がA船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・船長は、操縦席の椅子に腰を掛けた状態で操船中、眠気を催さないようガムを噛むなど居眠り運航を防止する措置を採ること。 ・船長は、航行中に眠気を催した場合、立ち上がって操船したり、外気に当たったりするなどして居眠り運航を防止する措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

