

船舶事故調査報告書

令和6年11月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和5年10月21日 14時13分ごろ
発生場所	北海道えりも町 ^{しよや} 庶野漁港東方沖 庶野港外東防波堤南台から真方位110° 5.3海里（M）付近 （概位 北緯42° 00.5′ 東経143° 24.6′）
事故の概要	貨物船第三十一 ^{しんこう} 進宏丸は、南西進中、また、漁船第二十八 ^{はくおう} 白鷗丸は、西北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年11月9日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 第三十一進宏丸、498トン 142687、進宏海運株式会社 B 漁船 第二十八白鷗丸、9.7トン HK2-23365（漁船登録番号）、株式会社山岸水産 第202-8291号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 航海士A、五級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B なし
損傷	A 左舷中央部から船尾にかけての外板に擦過傷 B バルバスバウに圧壊、船首マストに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、北海道釧路市釧路港で揚げ荷役の後、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、空船の状態で、北海道苫小牧市苫小牧港へ向けて出港し、約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により南西進を開始した。 航海士Aは、庶野漁港の北東方37.5M付近で船長Aと交替して単独の当直につき、その際、北海道襟裳岬周辺の浅所に注意するよう引継ぎを受けた。 航海士Aは、自動操舵により南西進を続けていたところ、3Mレンジとし、船首方が多く映るようにコースアップのオフセンターとしていたレーダーで、左舷船首方約45° 約3Mのところ、西北西進するB船の映像を認めた。 航海士Aは、A船が保持船であるし、このままの態勢でB船の船首方を無難に通過できると思ったので、何度か襟裳岬周辺での航行経験があったものの、改めて周辺の状況を確認しようとして操舵室後部の

	<p>海図台に向かい、海図の確認を始めた。</p> <p>航海士Aは、数分して海図の確認を終え、操舵室前部の操舵スタンドに戻ったとき、左舷側から衝撃を受けて、A船を停止させた。</p> <p>船長Aは、衝撃に気付いて直ちに昇橋し、A船付近に近寄ってきたB船を見て衝突したことを知り、海上保安庁に事故発生を通報し、指示を受けて北海道広尾町十勝港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、庶野漁港東南東方18M付近の漁場でまだら刺し網漁の操業を終えて帰港することとし、船長Bが単独で操船に当たって発進し、自動操舵の針路を庶野漁港に向く真方位約290°に定め、約10knの速力で航行した。</p> <p>船長Bは、発進後に食事をとり、椅子に座った姿勢で操船を続けて約30分経過した頃、6Mレンジとしていたレーダーで、右舷船首約60°約5Mのところ、南西進するA船の映像を認めた。</p> <p>船長Bは、A船は襟裳岬に向かう内航船であり、通常内航船は13knくらいの速力で航行するので、このままの態勢で、A船がB船の船首方を通過していくものと思い、B船とは約5Mの距離があるので、もう少し接近してから再度確認することとして、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>船長Bは、A船を最初にレーダーで確認した頃眠気を感じたが、これまで操船中に眠ってしまったことがなかったので眠気を我慢できると思い、椅子に座った姿勢のまま操船を続けていたところ、いつしか居眠り状態となり、B船は、船長Bが居眠り状態となったまま航行を続け、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃で目を覚まし、A船と衝突したことに気付いた後、負傷者及び浸水がないことを確認して、海上保安庁に本事故発生を通報した。</p> <p>B船は、A船に近寄って待機していたところ、海上保安庁から、A船は十勝港に入港して事情聴取することとした旨の連絡を受け、庶野漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、本事故前日及び前々日に、ふだんと同様の約5時間の睡眠をとっており、睡眠不足を感じていなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん帰港する際に無線を使用して僚船と雑談しながら操船していたが、本事故当日は僚船が不漁により早めに帰港しており、雑談することができなかった。</p> <p>船長Bは、睡眠不足ではなかったが、翌日が週に一度の休漁日で、1週間の漁を終えたという安堵感^{あんどかん}があり、また、僚船と雑談できなかったこともあって、1人で操船しているうちに、いつしか居眠りしてしまった。眠気を感じた際、椅子から立ち上がって外気に当たるなど眠気を覚ます措置を採るべきだったと本事故後に思った。</p>
分析	A船は、南西進中、単独で当直に当たっていた航海士Aが、レー

	<p>ダーで西北西進するB船を左舷船首方に認めた際、A船が保持船であり、B船の船首方を無難に通過できると思ったので、海図作業を行い、継続して見張りを行わなかったことから、B船と接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、船長Aから、襟裳岬周辺の浅所に注意するよう指示され、襟裳岬通過前に改めて周辺の状況を確認しようとしたことから、操舵室後部の海図台で海図作業を始めたものと考えられる。</p> <p>B船は、西北西進中、単独で操船に当たっていた船長Bが、レーダーで南西進するA船を右舷船首方に認めた際、もう少し接近してから再度動静を確認しようとしているうちに居眠りをしたことから、A船と接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、眠気を感じた際、これまで操船中に眠ってしまったことがなかったので眠気を我慢できると思い、椅子から立ち上がって外気に当たるなど眠気を覚ます措置を採らないまま操船を続けたことから、居眠りをしたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が南西進中、B船が西北西進中、航海士Aが、レーダーでB船を認めたものの、A船が保持船であり、B船の船首方を無難に通過できると思ったので、海図作業を行い、継続して見張りを行わなかったため、B船と接近していることに気付かず、また、船長Bが、レーダーでA船を認めたものの、もう少し接近してから再度動静を確認しようとしているうちに居眠りをしたため、A船と接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船橋当直者は、レーダー等で他船を認めた場合、見合い関係を速断せず、確実に避航するまで継続して見張りを行うこと。 ・ 船橋当直者は、当直につく前に予定針路の水路調査を済ませておくこと。 ・ 単独で操船を担当する船長は、操船中に眠気を感じた場合、椅子から立ち上がり外気に当たるなどして眠気を覚ましたり、乗組員を操舵室に呼んで見張りの補助に当たらせたりする等の措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

