

九州西岸における 漁船関連事故の状況



平成24年5月



運輸安全委員会事務局長崎事務所

目 次

1 船舶事故等の発生状況	1
(1) 全般	1
(2) 漁船関連	2
① 乗揚事故	2
② 衝突事故	3
③ 死亡事故	3
2 事故の教訓	3
3 事故事例	
(1) 船橋当直者が居眠りして岩場に乗り揚げた事例	4
(2) 平戸瀬戸で北流の強潮流時、潮流の弱い平戸港側を迂回して乗り揚げた事例	5
(3) 海岸沿いを行き会う態勢で航行中の漁船とモーターボートが衝突した事例	6
(4) 漁ろう作業中に乗組員が落水して死亡した事例	7

運輸安全委員会事務局長崎事務所は、長崎県（壱岐、対馬【門司事務所管轄】を除く）、佐賀県、熊本県、福岡県（有明海沿岸）及び鹿児島県（出水市、阿久根市、長島町）とこれらに接する海域並びに東シナ海の大部分を管轄区域としています。

管轄区域では、多くの島々が点在して複雑な海岸線をなし、漁業やマリレジャーが盛んであり、漁船の関連する事故が多く発生しています。

今般、平成23年に公表した長崎事務所管轄の船舶事故等調査報告書96件（121隻）のうち、漁船関連の事故等41件（41隻）について分析を行いました。（末尾に船舶事故例を添付）

これにより関係者の安全運航に対する理解が一層深められ、同種事故の再発防止に寄与することができれば幸いです。

1 船舶事故等の発生状況

(1) 全般

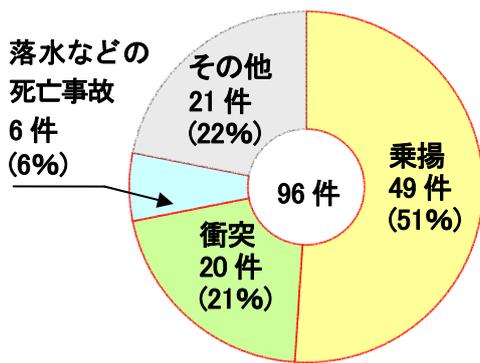


図1: 事故等種類

事故等種類についてみると図1に示すとおり、乗揚が49件で全体の51%を占め、次いで衝突が20件で21%を占め、落水などの死亡事故が6件で6%を占めている。

※「船舶事故等」とは、船舶事故（衝突、乗揚、沈没、浸水、転覆、火災、爆発、施設損傷、死亡、死傷、行方不明、負傷）と船舶事故の兆候（インシデント）（機関損傷などによる運航不能、座洲、運航阻害、安全阻害）をいう。

※衝突事故には、船舶同士のほか、防波堤、岸壁、養殖筏などの施設等との衝突を含んでいる。

※その他は、機関損傷などによる運航不能、転覆、火災、爆発などである。

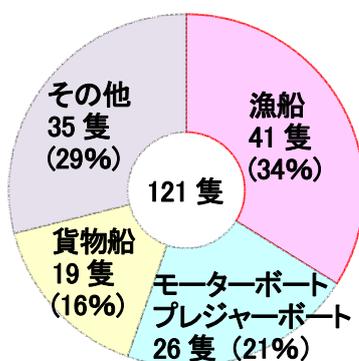


図2: 船種

船種についてみると図2に示すとおり、漁船が41隻で全体の34%を占め、次いでモーターボート・プレジャーボートが26隻で全体の21%を占めている。

※その他は、旅客船、引船、瀬渡船などである。

(2) 漁船関連

漁船41隻を対象に事故等種類についてみると図3に示すとおり、乗揚14件、衝突13件（施設等との衝突2件を含む）、死亡4件で、全体の76%を占めている。

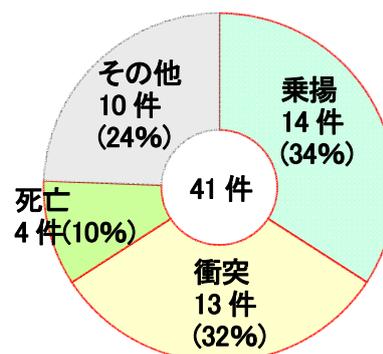


図3: 事故等種類

漁船41隻の総トン数についてみると図4に示すとおり、20トン未満の小型漁船が34隻で、全体の83%を占めている。

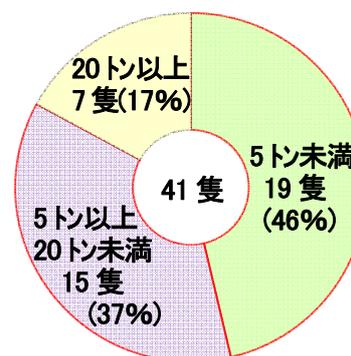


図4: 総トン数

① 乗揚事故

漁船の乗揚14件を対象に乗揚事故の原因についてみると図5に示すとおり、居眠り運航が5件、次いで、自船の位置を確認しないで航行したものが3件、水路調査を十分に行わないで航行したものが2件となっている。

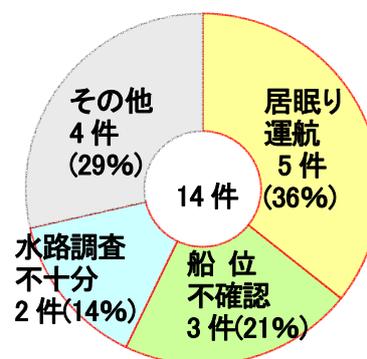


図5: 乗揚原因

居眠り運航の要因についてみると、

- a 単独で航海当直に就き
- b 背もたれ付きの椅子に腰掛けた姿勢で
- c 睡眠不足・疲労蓄積の状態

の条件が揃ったときに居眠りに陥っており、睡眠不足・疲労蓄積の具体的な内容は、右表のとおりである。

	事故前の睡眠不足・疲労蓄積の状況
62歳男性	約40時間連続して睡眠をとっていなかった
67歳男性	1週間、夜間操業の連続であり、毎日約3～4時間の睡眠しかとっていなかった
58歳男性	事故前日から、操船と水揚げ作業の合間に約2時間の仮眠を2回とっただけであった
54歳男性	夜間操業の連続であり、事故前の3日間は、作業を挟んで2時間と3～4時間の断続的な睡眠となっていた
32歳男性	夜間の操業中、合計1～2時間の仮眠しかとっていなかった

② 衝突事故（施設等との衝突2件を除く）

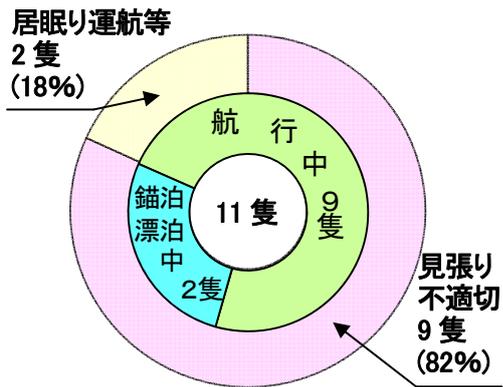


図6: 運航形態及び原因

船舶同士の衝突事故11件について、漁船の運航形態及び原因をみると図6に示すとおり、航行中の船舶は、7隻が見張り不適切、2隻が居眠り運航等であり、錨泊・漂泊中の船舶は、2隻とも見張り不適切である。

適切な見張りが行われなかった要因は、下表のとおりである。

	適切な見張りが行われなかった要因	隻
航行中	船首方向を見ないで、左舷方、右舷方、船尾方に注意を向けていた	3
	魚群探知機の画面に意識を集中していた	2
	船首浮上による死角を補う見張りを行わなかった	1
	船尾甲板で漁具の整理をしていた	1
錨泊・漂泊中	相手船が避けてくれるだろうと思っていた	1
	操舵室内で日誌を記載していた	1

③ 死亡事故

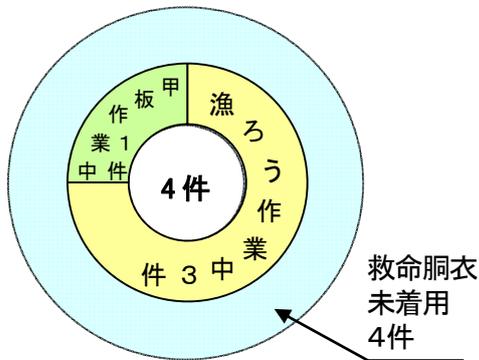


図7: 死亡に至る状況

漁船の死亡事故4件について、死亡に至る状況についてみると図7に示すとおり、漁ろう又は甲板作業中に落水したことにより死亡しており、落水した要因について、判明しているものは下表のとおりである。

なお、全員が救命胴衣を着用していなかった。

漁法	落水した要因
さし網	網の固定錨を海中に投入する際、錨に結ばれたロープが足に絡まったために落水した
かにかご	かにかごをローラーで揚収中、風が強まって波が高くなった際、かにかごを吊り下げた基綱が切断して船体が動揺したために落水した

2 事故の教訓

【居眠り】

・眠気を催した場合、椅子から離れ、身体を動かしたり、外気に当たったりして眠気を払うこと。

【見張り】

・航行中の船舶は、衝突の恐れのある他船を見落とさないよう、適切な見張りを行うこと。

【救命胴衣】

・船舶に乗り組む際は、必ず救命胴衣を着用すること。

3 事件事例

(1) 船橋当直者が居眠りして岩場に乗り揚げた事例

概要：本船は、船長ほか8人が乗り組み、長崎県平戸市平戸島鰐埼^{つば}東方沖を東シナ海の操業海域に向け自動操舵により西南西進中、平成22年5月13日（木）23時10分ごろ、鰐埼南南東方の岩場に乗り揚げた。

本船は、船首船底部に破口及び亀裂を生じたが、サルベージ船により引き下ろされ、最寄りの造船所まで自力で航行した。

本事故の発生状況

本 船

総トン数:286トン
長さ:57.13m
船長(58歳・船長歴約20年)
9人乗船

船長は、船橋当直と水揚げ作業の間に断続的に短時間の睡眠をとっていただけであり、睡眠不足の状態であった

船長は、単独で船橋当直中、周囲に他船がいなくなって緊張感が薄れ、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を続けるうちに居眠りに陥った

変針予定場所を通過

乗揚

原 因

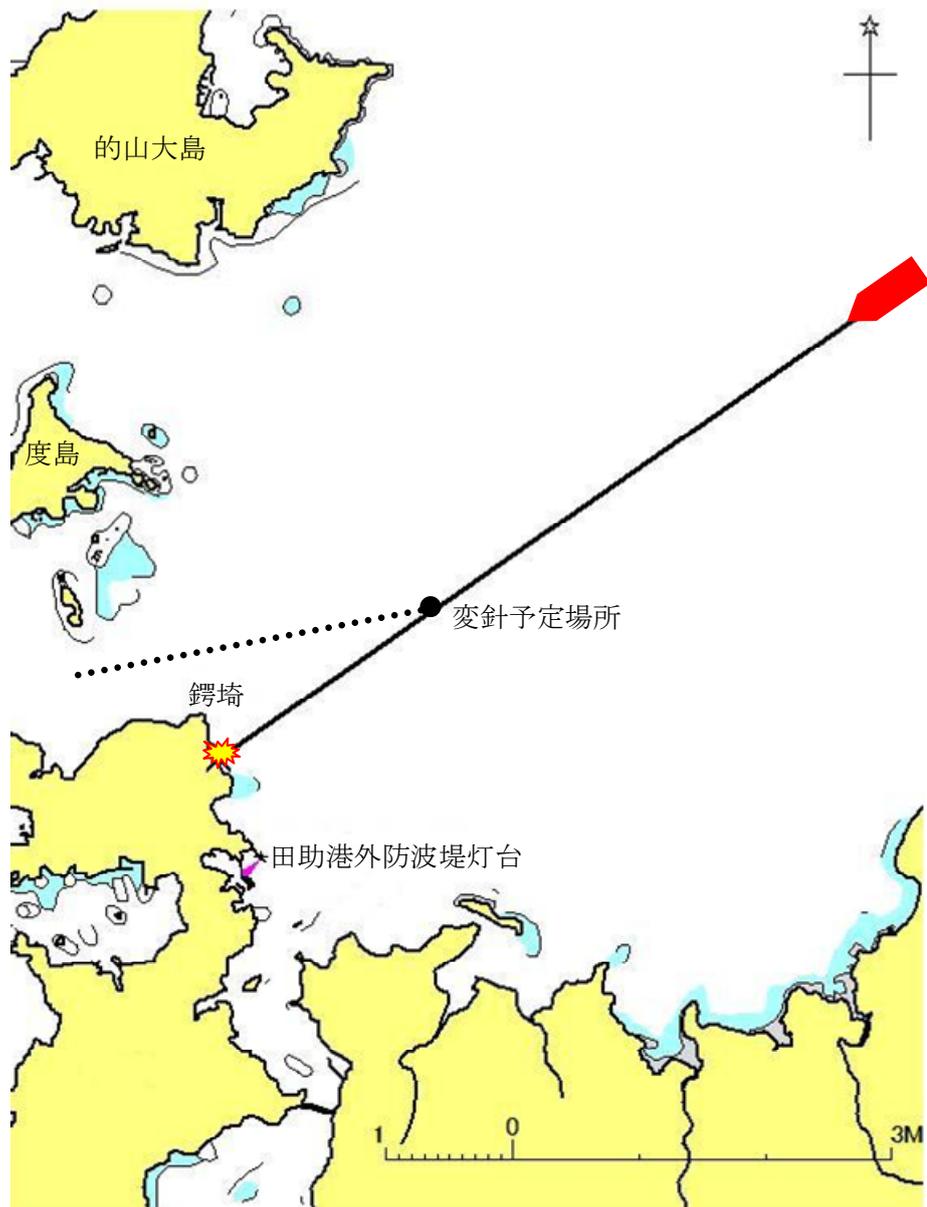
本事故は、夜間、本船が、平戸島鰐埼東方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して同島鰐埼南南東方の岩場に向けて航行し、同岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

教 訓

船橋当直中に眠気を感じた場合は、椅子から離れ、身体を動かすなどして眠気を払うこと。
眠気を払うことができないときは、他の当直者と交代すること。

居眠り防止装置*1を設置していれば、船橋当直者が居眠りに陥った際、警報によって目を覚まし、事故を防止することができた可能性があると考えられるので、同装置を設置することが望ましい。

(*1 本船は、平成26年7月1日以降最初の船舶検査時まで設置義務を猶予されている。)



(2) 平戸瀬戸で北流の強潮流時、潮流の弱い平戸港側を迂回して乗り揚げた事例

概要：本船は、船長ほか6人が乗り組み、長崎県佐世保市の定係地に向けて平戸瀬戸を南進中、平成23年5月7日（土）08時10分ごろ、平戸港内黒子島南西方の叶埼付近の浅所に乗り揚げた。

本船は、僚船により引き降ろされたが、船底部に擦過傷、シューピース及びプロペラに曲損を生じた。

本事故の発生状況

本船

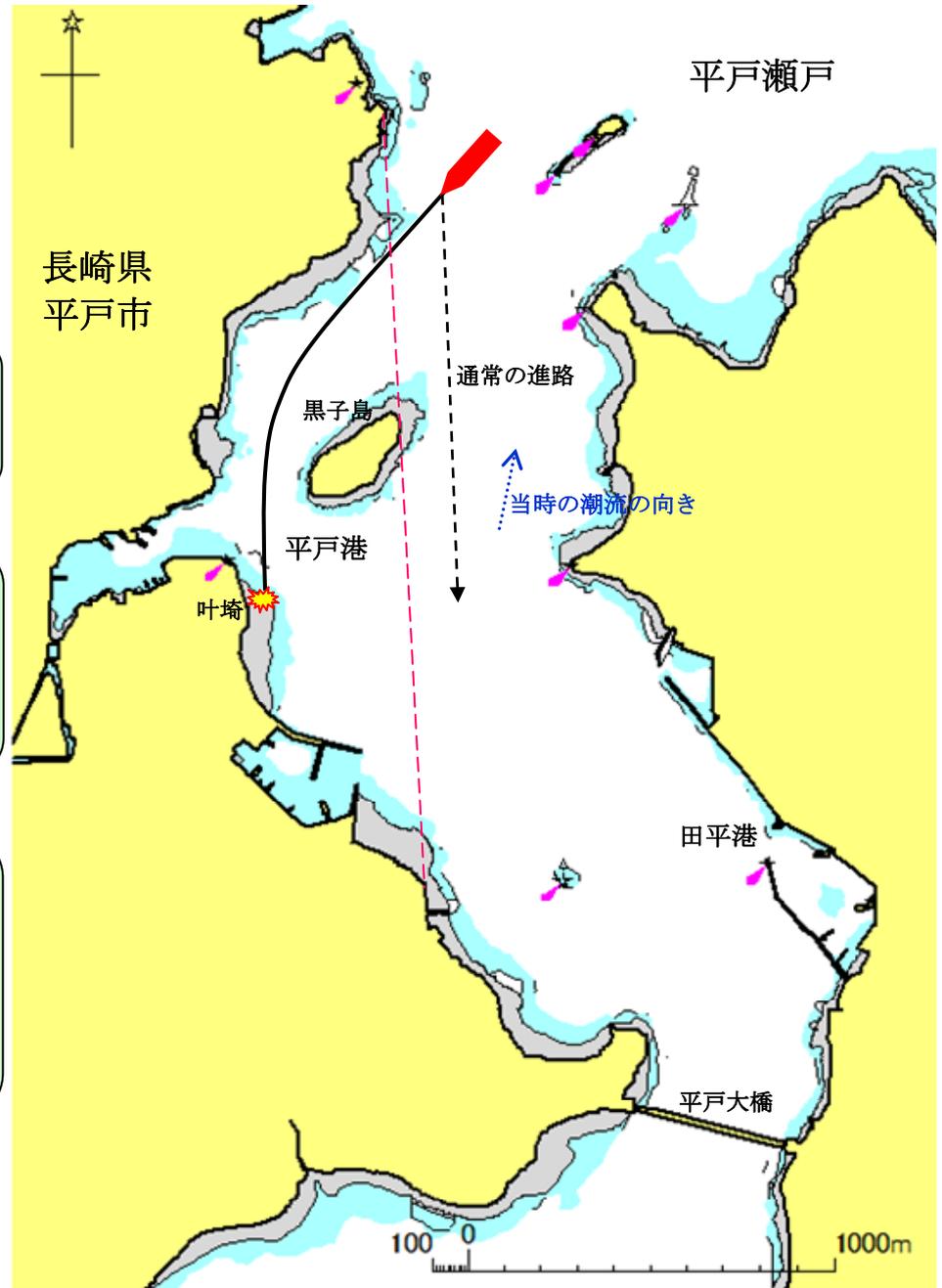
総トン数:19トン
長さ:19.51m
乗組員:船長ほか6人
船長(36歳、漁ろう長兼任)
漁業種類:中型まき網(網船)

船長は、漁場から帰港する際、平戸瀬戸に入航して速力が落ちたことから、北流が強いことを知った

船長は、機械修理業者との約束の時間があったことから、航行時間を短縮するため、黒子島東方の潮流の強い海域を避けて潮流の弱い同島西方の平戸港側を航行することとした

船長は、ふだん平戸瀬戸を南進する場合、黒子島東方を航行していたが、以前に平戸港側の本事故発生場所付近を本船より喫水の浅い船舶で航行した経験があったことから、叶埼付近の浅所に気付かず航行した

乗揚



原因

本事故は、本船が、平戸港の黒子島西方を南進中、船長が本船より喫水の浅い船舶での航行経験に基づいて航行したため、叶埼付近の浅所に気付かず航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

教訓

本船には、小縮尺の海図を備えていたものの、大縮尺の海図（狭い範囲の水深等を詳細に記載してあるもの）を備えていなかった。航行予定海域については、適切な海図を備えて事前に水路調査を行うこと。

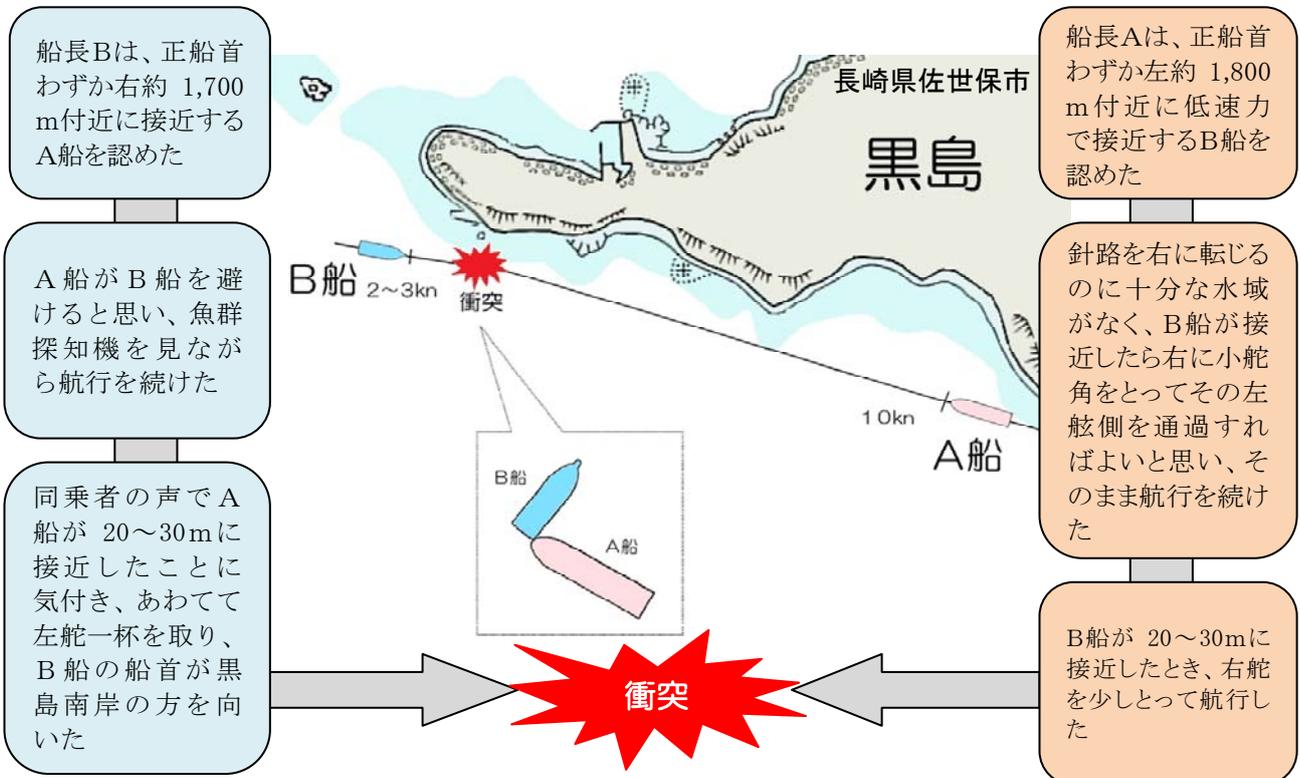
(3) 海岸沿いを行き会う態勢で航行中の漁船とモーターボートが衝突した事例

概要：A船は、船長Aが1人で乗り組み、同乗者4人を乗せて西北西進中、B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せて東南東進中、平成21年11月4日（水）08時10分ごろ、長崎県佐世保市黒島南岸沖において、A船の右舷船首とB船の右舷船尾が衝突した。

A船は、右舷船首外板に亀裂及び擦過傷を、B船は、右舷船尾部に破口及び擦過傷をそれぞれ生じたが、死傷者はいなかった。

本事故の発生状況

B 船	A 船
総トン数:5トン未満 / 長さ:7.49m 船長(71歳・モーターボート経験39年、月に4回程度釣りに出ていた) 同乗者 1人	総トン数:4.4トン / 長さ:12.92m 船長(38歳・漁船経験20年、うち船長17年) 同乗者 4人



原因

本事故は、黒島南岸沖において、A船が西北西進中、B船が東南東進中、A船が、B船の至近まで同じ針路及び速力で航行し、また、B船が、A船に対する見張りを行わずに魚群探索を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

教訓

行き会う態勢で接近する他船を認めた場合、右側に十分な水域がないときは、余裕のある時期に大きく左転するか減速して相手船の針路を避けること。

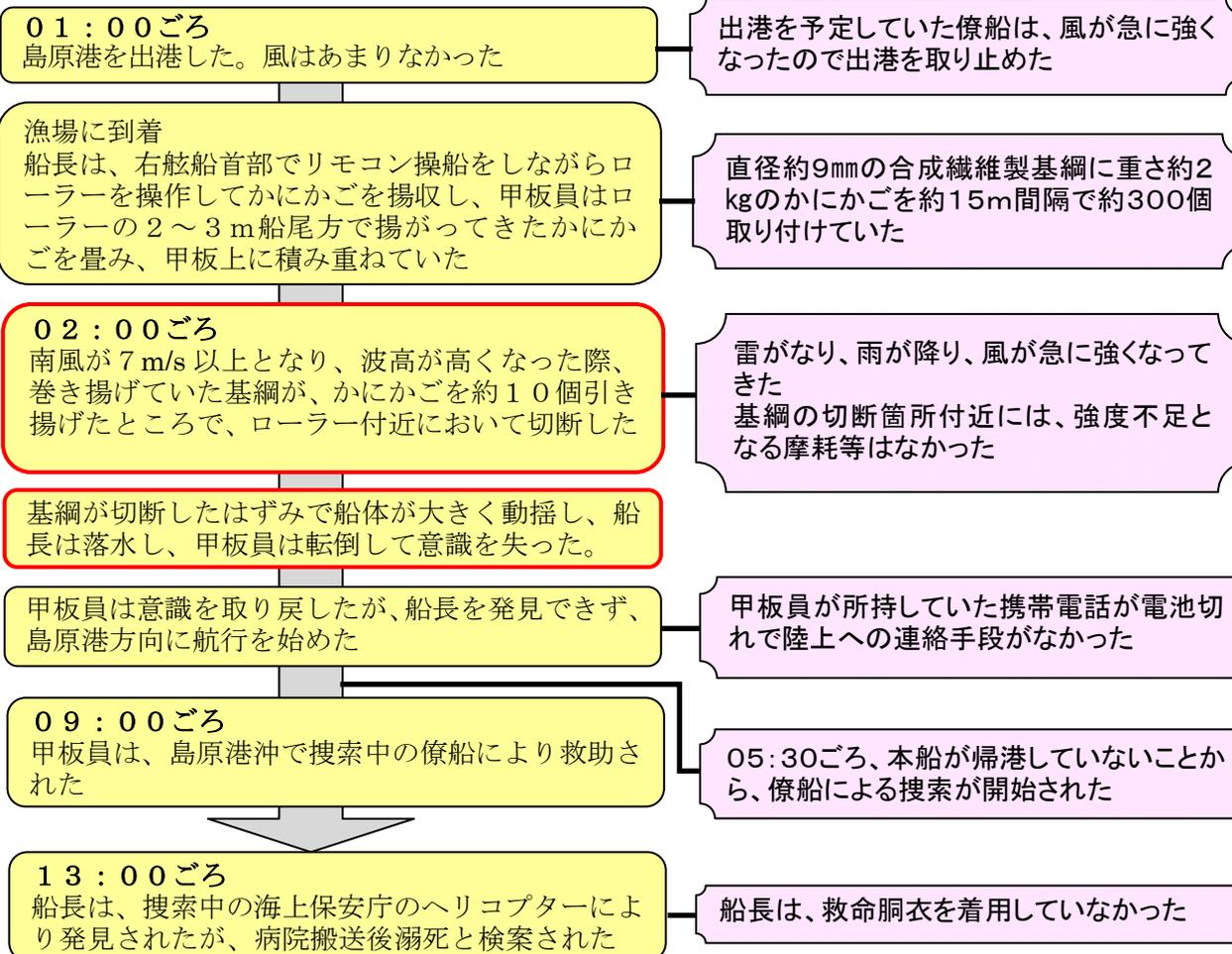
常時適切な見張りを行うこと。相手船が自船を避けてくれると思い込んで、相手船から目を離すのは禁物。

(4) 漁ろう作業中に乗組員が落水して死亡した事例

概要：本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、長崎県島原市島原港北東方沖でかにかご漁の操業中、平成22年9月23日（木、祝日）02時00分ごろ、船長が落水した。
船長は、13時00分ごろ、捜索中の海上保安庁のヘリコプターによって発見され、病院に搬送されたが、死亡が確認された。

本事故の発生状況

本 船
総 トン 数4.4トン
長 さ:12.92m
乗 組 員:船長(69歳、男性、一級小型免許) 甲板員(65歳、女性、免許なし)
漁業種類:かにかご漁
気象・海象:天気雨、南の風、風力4(風速約5~8m/s)、



原 因

本事故は、夜間、本船が、島原港北東方沖において、かにかごをローラーで揚収中、南風が強まって波高が高くなった際、基綱が切断して船体が動揺したため、船長が落水したことにより発生したものと考えられる。

教 訓

天候が急変した場合は、直ちに操業を中止し、避難すること。
船舶に乗り組む際は、必ず救命胴衣を着用すること。



問い合わせ先

運輸安全委員会事務局長崎事務所

〒850-0921 長崎県長崎市松が枝町7-29

長崎港湾合同庁舎4階

TEL 095-821-3537 FAX 095-828-195

長崎事務所代表アドレス：nagjim-u63b7@qst.mlit.go.jp

運輸安全委員会HP：<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>

