

## 船舶事故調査報告書

平成22年5月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成21年6月5日 02時50分ごろ
発生場所	福島県浪江町請戸漁港東方沖 小良ヶ浜灯台から真方位030° 9.3海里（M）付近（概位 北緯37° 29.9′ 東経141° 08.1′）
事故調査の経過	平成21年6月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 漁船 <sup>いなり</sup> 稲荷丸、19トン FS2—3155（漁船登録番号）、個人所有 19.70m(Lr)×4.49m×1.92m、FRP ディーゼル機関、250kW、平成9年5月 B 漁船 <sup>めいゆう</sup> 明雄丸、6.6トン FS2—2870（漁船登録番号）、個人所有 11.95m(Lr)×3.27m×0.90m、FRP ディーゼル機関、426kW、昭和59年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56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7月24日 免許証交付日 平成16年8月13日 (平成22年7月29日まで有効) 甲板員A 男性 21歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年3月23日 免許証交付日 平成18年3月23日 (平成23年3月22日まで有効) B 船長B 男性 60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58年11月18日 免許証交付日 平成20年10月24日 (平成25年11月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷中央部に破口、中央部マスト折損等
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、沖合底びき網漁の目

	<p>的で、平成21年6月3日08時30分ごろ福島県相馬市松川浦漁港を出港し、福島県東方沖で操業を繰り返した後、5日01時00分ごろ同県広野町東方沖10M付近で操業を終え、01時20分ごろ帰航を開始した。このころ視程は100m以下となっていた。</p> <p>船長Aは、A船の針路を約350°に定め、2台のレーダーを3M及び0.75Mレンジとして作動させ、約11ノット(kn)の通常の速力として、自動操舵で航行した。</p> <p>船長Aは、01時40分ごろ甲板員Aと船橋当直を交代し、その後操舵室後部の寝台で仮眠した。当直交代に際し、船長Aは、甲板員Aに対して、GPSプロッターのコースライン上を航行することと、視界が悪いので気を付けるようにとの指示を行った。</p> <p>甲板員Aは、操舵室右舷側の窓を開けて長いすに腰掛け、単独で船橋当直についたが、当直を交替したとき、2台のレーダーには他船の映像などは映っていなかった。</p> <p>甲板員Aは当直を続け、その後居眠りに陥り、A船はB船と衝突した。</p> <p>甲板員Aは、衝撃を感じて衝突に気づき、ぼう然としていたが、振動で目覚めた船長Aが機関を停止し、A船は03時00分ごろB船に接舷して、位置をGPSプロッターで確認した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、かれい刺し網漁の目的で、平成21年6月5日00時34分ごろ福島県浪江町請戸漁港を出港し、同港東方沖の漁場で揚網作業を行った。B船の出港時、視程は約150mで、沖合では一時視界が回復したが、02時30分ごろから再び視程が50～60mになっていた。</p> <p>船長Bは、B船のレーダーを0.75Mレンジとして作動させ、主機を中立運転とし、主機と舵の操縦位置をリモコン側に切替えて、リモコンスイッチを右舷船首部の揚網機架台に置き、他の2人の乗組員とともに揚網作業を行っていたとき、ほぼ右舷正横、距離50～60mのところからB船に向かってくるA船を視認した。</p> <p>船長Bは、パニック状態に陥り、リモコンスイッチのことを忘れ、操舵室に行って機関を運転しようとしたが、操舵室では操作ができず、リモコンスイッチのところに戻ろうとしたが、A船が至近に接近していたので、作業中の2人の乗組員に声をかけ、全員が船尾甲板に逃げて付近の構造物につかまったとき、A船の船首とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、A船がそのままB船を約10秒間押し、A船の左舷船尾とB船の右舷船首とが再度衝突してA船が離れたあと、時刻が02時50分であること及び位置をGPSプロッターで確認し、僚船に漁業無線で救助を要請した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、視程 約100m  海象：波高約1.5mのうねり  (特記事項) 三陸沖西部に海上濃霧警報が発表されていた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、5月31日02時ごろ出港して操業中、漁場で主機のクラッチが故障したので帰港し、6月1日09時ごろから翌2日00時ごろまで、船長A及び甲板員Aほか1人の乗組員が、整備業者とともに修理作業を行った。その後、船長Aは、約30分間横になったが、甲板員Aほか1人の</p>

	<p>乗組員は休息を取らず、A船は02時ごろ出港して操業を行い、翌3日07時ごろ帰港して水揚げを行った。</p> <p>A船は、通常、船長A及び甲板員Aほか3人が乗り組んでいたが、5月31日から乗組員の1人が乗船しておらず、本事故の操業時は、通常より乗組員が1人少ない状態で運航していた。</p> <p>A船は、航行中、航海灯を点灯していたが、汽笛による霧中信号を吹鳴していなかった。</p> <p>甲板員Aは、当直中、眠気を感じるようになったが、船長Aや当直を交代する予定の乗組員を起こさなかった。</p> <p>B船は、操業中、航海灯、青色及び黄色の回転灯並びに作業灯を点灯していたが、汽笛による霧中信号を吹鳴していなかった。</p> <p>B船の主機及び舵は、リモコン側で操作するようにロックされており、操舵室ではロックを解除することができなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>事故発生当時、事故発生海域は、視界制限状態であったものと考えられる。</p> <p>A船は、航海灯を点灯し、2台のレーダーを作動させていたが、視界制限状態における汽笛による霧中信号を吹鳴していなかったものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、当直中、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、A船の乗組員が通常より1人少ない状態であったこと、及び運航と機関の修理作業が連続して5日間行われたことにより、十分な休息を取れていなかったことが関与して、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、航海灯を点灯し、レーダーを作動させていたが、視界制限状態における汽笛による霧中信号を吹鳴していなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、他の2人の乗組員とともに船首部で揚網作業を行っていたことから、見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、視界制限状態の請戸漁港東方沖において、A船が北進中、B船が揚網作業中、単独で船橋当直中の甲板員Aが居眠りに陥って、B船に向けて航行し、また、B船が見張りを行っていなかったため、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>	