

船舶事故調査報告書

平成23年10月20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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年8月21日 04時40分ごろ
発生場所	北海道根室市納沙布岬灯台から真方位116°32.5海里（M）付近 （概位 北緯43°08.7′ 東経146°28.9′）
事故調査の経過	平成22年10月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第三十八功洋丸、19トン MG2-6221（漁船登録番号）、個人所有 17.80m（Lr）×4.07m×1.78m、FRP ディーゼル機関、534.71kW、平成元年12月 B 漁船 漁恵丸、9.7トン IT2-3751（漁船登録番号）、個人所有 15.14m（Lr）×3.71m×1.03m、FRP ディーゼル機関、504kW、昭和62年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 66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49年10月24日 免許証交付日 平成20年5月19日 （平成26年5月15日まで有効） B 船長B 男性 62歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 昭和50年9月26日 免許証交付日 平成19年6月25日 （平成24年7月23日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首部に亀裂及び擦過傷 B 船尾部に亀裂及び破口並びに機関クラッチ全損
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、さんま棒受網漁を終え、針路約242°（真方位、以下同じ。）、速力約10ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で根室市花咲港に向けて航行中、船長Aは、窓を閉めた操舵室の左舷側の椅子に腰を掛け、自動操舵により、1人で船橋当直に当たった。 船長Aは、衝突の約20分前、前方を同航するB船をレーダーにより初認し、B船の速力がA船よりも遅いことを知ったが、この頃から眠気を催

	<p>し、衝突の5分前ごろ居眠りに陥った。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、さんま棒受網漁を終え、自動操舵により、針路約240°、速力約8knで花咲港に向けて航行中、船長Bは、操舵室に立って1人で船橋当直に当たった。</p> <p>船長Bは、衝突の約10分前、船尾方から同航するA船をレーダー及び肉眼により初認し、A船がB船に接近していることに気付いたが、A船が避けてくれるものと思った。</p> <p>船長Bは、A船がなおも接近することから、衝突の危険を感じて漁業無線によりA船に呼び掛けたが応答がなく、衝突の2分前ごろから警告信号を鳴らし続けた。</p> <p>両船は、平成22年8月21日04時40分ごろ、納沙布岬灯台から116°32.5M付近において、A船船首部とB船船尾部とが衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2m</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>ロシア連邦主張の排他的経済水域での操業を終えたさんま棒受網漁船は、入出域チェックポイントを必ず通らなければならず、同チェックポイントへ向け、A船及びB船を含む約30～40隻が納沙布岬南東方沖を南西進していた。</p> <p>船長Aは、連日、操業及び水揚げ作業を繰り返していたことから、疲れと睡眠不足を感じていた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">乗組員等の関与</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">あり</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">船体・機関等の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">気象・海象の関与</td> <td style="padding: 5px;">なし</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">判明した事項の解析</td> <td style="padding: 5px;"> <p>A船は、納沙布岬東南東方沖を西南西進中、単独で操船中の船長Aが居眠りに陥り、前路を同航するB船を追い越す状況で接近したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、連日、操業及び水揚げ作業を繰り返し、疲れと睡眠不足を感じていたこと、操舵室の窓を閉めて椅子に腰を掛け、1人で船橋当直に当たったことにより居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、後方から接近するA船との衝突の危険を感じ、漁業無線でA船を呼び出すとともに、警告信号を行っても、A船は接近を続けたが、衝突を避けるための最善の協力動作をとらずに針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、納沙布岬東南東方沖を西南西進中、単独で操船中の船長Aが居眠りに陥り、前路を同航するB船を追い越す状況で接近したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、連日、操業及び水揚げ作業を繰り返し、疲れと睡眠不足を感じていたこと、操舵室の窓を閉めて椅子に腰を掛け、1人で船橋当直に当たったことにより居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、後方から接近するA船との衝突の危険を感じ、漁業無線でA船を呼び出すとともに、警告信号を行っても、A船は接近を続けたが、衝突を避けるための最善の協力動作をとらずに針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、納沙布岬東南東方沖を西南西進中、単独で操船中の船長Aが居眠りに陥り、前路を同航するB船を追い越す状況で接近したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、連日、操業及び水揚げ作業を繰り返し、疲れと睡眠不足を感じていたこと、操舵室の窓を閉めて椅子に腰を掛け、1人で船橋当直に当たったことにより居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、後方から接近するA船との衝突の危険を感じ、漁業無線でA船を呼び出すとともに、警告信号を行っても、A船は接近を続けたが、衝突を避けるための最善の協力動作をとらずに針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、納沙布岬東南東方沖において、A船及びB船がともに西南西進中、A船がB船を追い越す状況で接近したが、単独で船橋当直に当たっていた船長Aが居眠りに陥り、また、船長Bが、衝突を避けるための最善の協力動作をとらなかったため、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>								
<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"> ・深夜、操業を終えて帰航する場合には、複数人で船橋当直を行う。 								

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">・ 椅子に腰を掛けての船橋当直を行わない。・ レーダーに接近警報機能があれば活用する。・ 居眠り防止装置を装備して活用する。 |
|--|--|