

船舶事故調査報告書

平成23年11月17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（錨索）
発生日時	平成23年6月8日 16時35分ごろ
発生場所	福岡県宗像市沖ノ島北北東方沖 沖ノ島灯台から真方位033° 19.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 31.0′ 東経130° 19.0′）
事故調査の経過	平成23年8月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第二十五友盛丸、19トン NS2-16936（漁船登録番号）、個人所有 17.10m（Lr）×3.68m×1.72m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和63年11月22日 B 漁船 第三十八霧島丸、14トン AM2-5296（漁船登録番号）、個人所有 17.00m（Lr）×4.23m×1.77m、FRP ディーゼル機関、540kW（漁船法馬力数）、昭和62年9月3日
乗組員等に関する情報	A 船長A 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50年3月28日 免許証交付日 平成22年2月2日 （平成27年5月9日まで有効） B 船長B 男性 51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54年7月6日 免許証交付日 平成18年10月6日 （平成24年2月5日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A プロペラ軸を曲損、パラシュート型アンカーを破断 B なし
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、平成23年6月8日16時00分ごろ、沖ノ島北北東方沖において、船首からパラシュート型アンカー（以下「パラアンカー」という。）を入れ、長さ約120mの錨索を出して漂泊し、船長Aが、目視及びレーダーにより周囲に船舶を認めなかったため、夜間のいか一本釣り漁に備え、甲板員と共に船室で仮眠した。 A船は、船首を南西に向けて漂泊中、船長Aが、他船の機関音を聞いて急いで甲板上に出たところ、船首方100m付近を北西進中のB船を視認

	<p>したが、16時35分ごろ、沖ノ島灯台から真方位033°19.4M付近において、A船の船首方100m付近の錨索の先端部分とB船とが衝突した。</p> <p>A船は、B船が錨索を引っ掛けた状態で航行を続けたことから、B船に引かれ始めたので、船長Aが汽笛を何回も鳴らしたが、約15分間航行したのちによろやくB船が停船した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、船長Bが、椅子に腰を掛けて単独で当直に当たり、沖ノ島北東方沖を約8～9ノットの対地速度で自動操舵により、いか一本釣り漁の漁場に向けて北西進中、16時15分ごろ、レーダーにより船首方3M付近にA船を探知した。</p> <p>船長Bは、A船のレーダー映像が正船首付近から移動しないので、椅子に腰を掛けた状態で注意して同映像を見ていたところ、16時20分ごろ居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、居眠りしていたので、漂泊中のA船の船首方に向けて航行していることに気付かず、B船とA船の錨索とが衝突した。</p> <p>船長Bは、16時50分ごろ目が覚めてレーダーを見たところ、A船の映像が見当たらず、B船の船尾方にA船を視認したので直ちに停船し、B船とA船の錨索とが衝突したことを知った。</p> <p>A船は、錨索を外すために機関を始動してB船に接近したところ、錨索がA船のプロペラ軸に絡んで航行不能となり、B船にえい航されて山口県下関市特牛漁港に帰港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：波 ほとんどなし、潮流 微弱な東流</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、昼間に帰港して夜間にいか一本釣り漁を操業し、翌朝に帰港する操業形態を採っており、漁場では、パラアンカーを使用し、漂泊して操業していた。</p> <p>B船は、13時ごろ特牛漁港を出港し、夜間、同漁港の北西方約40～50M付近の漁場でいか一本釣り漁を操業して翌日09時ごろ同漁港に帰港する操業形態を採っており、漁場では、パラアンカーを使用し、漂泊して操業していたので、他の漁船の船首方を通過するときには、200m以上離して航行することになっていた。</p> <p>船長Bは、本事故前には連日出漁し、1日約4時間しか睡眠をとっていませんでしたので、本事故当時、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であった。</p> <p>B船は、居眠り防止装置を装備していませんでした。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船は、沖ノ島北北東方沖でパラアンカーを投入して漂泊中、船長Aが、船室で仮眠していたことから、A船の船首方近距離を通過する態勢のB船に気付かず、A船の錨索とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、沖ノ島北北東方沖を自動操舵により北西進中、船長Bが、椅子に腰を掛けて当直をしていたところ、居眠りに陥ったことから、A船の船</p>

		<p>首方近距離を通過する態勢で航行し、B船とA船の錨索とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、本事故前には連日出漁し、1日約4時間しか睡眠をとっていなかったため、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、沖ノ島北北東方沖において、A船が漂泊中、B船が北西進中、船長Bが、居眠りに陥ったため、A船の船首方近距離を通過する態勢で航行し、A船の錨索とB船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<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"> ・睡眠不足や疲労が蓄積している場合は、適宜、休漁日を設けて休養すること。 ・眠気を催した場合は、椅子から立ち上がり、身体を動かすなどして眠気の払拭に努めること。 ・漂泊中であっても適切な見張りを行い、接近する船舶があれば、汽笛による信号を行うなどして注意を喚起すること。 	