

# 船舶事故調査報告書

平成23年6月2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 石川 敏 行  
委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年10月15日 04時30分ごろ
発生場所	北海道羅臼町羅臼灯台から真方位034°9海里（M）付近 （概位 北緯44°09.7′ 東経145°20.2′）
事故調査の経過	平成22年12月16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 第五十八 <sup>こうよ</sup> 孝与丸、19トン HK2-21443、個人所有 17.70m（Lr）×4.18m×1.50m、鋼 ディーゼル機関、190（漁船法馬力数）、平成2年7月5日 B 漁船 第五十一 <sup>ほっこう</sup> 八紘丸、19トン AM2-5514（漁船登録番号）、個人所有 17.64m（Lr）×4.37m×1.73m、FRP ディーゼル機関、670kW、昭和61年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59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51年9月24日 免許証交付日 平成18年4月5日 （平成23年7月24日まで有効） B 船長B 男性 57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12月11日 免許証交付日 平成22年1月12日 （平成28年1月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部外板に凹損 B バルバスバウに破口を伴う凹損
事故の経過	A 船は、ほっけ刺し網漁の目的で、船長Aほか4人が乗り組み、羅臼町知円別漁港北東方沖で、船長Aが単独で操船に当たり、北方への潮流により船首が南方を向いた状態で南東進しながら揚網作業を開始した。 船長Aは、レーダーにより、左舷船尾方約1.5Mにいか釣り漁船と思われる3隻の映像を探知し、その後、動静を監視していたところ、3隻の内の1隻であるB船が、A船に向けて接近してくることをエコートレイル機能による航跡表示で知った。

	<p>船長Aは、B船の右舷灯及び左舷灯を交互に視認したことから、B船が蛇行しながら接近してくることを知ったが、揚網作業中であったため、船の長さ程度しか移動できず、大きく避航動作をとることができなかった。</p> <p>B船は、いか一本釣り漁の目的で、船長Bほか2人が乗り組み、船長Bが単独で操船に当たり、知床岬北東端の東方海域を発進して魚群探索を行いながら、多数散在する操業船の間を縫うように南西進を続け、羅臼灯台の北東方12M付近に至った頃、操業を終えて羅臼漁港に帰港することを決めた。</p> <p>船長Bは、羅臼町羅臼漁港に向けて定針しようとしたところ、右舷船首約10°約3M地点に他船のレーダー映像を認めたが、エコートレイル機能には航跡表示がなかったことから、同船は停止しているものと思い、自動操舵のまま、約210°（真方位、以下同じ。）の針路に定針して続航した。</p> <p>船長Bは、散在する操業船間を通過し終えて定針できたことから、気が緩んだ。</p> <p>B船は、北東からのうねりの影響により蛇行しながら、約210°の針路、約10ノットの速力で航行を続けているうち、船長Bがいつしか居眠りに陥った。</p> <p>両船は、平成22年10月15日04時30分ごろ、羅臼灯台から034°9M付近で、A船の左舷船首部とB船の船首部が衝突した。</p> <p>衝突後、両船は、互いに負傷者がいないこと、及び航行に支障がないことを確認し、A船は操業を終えたのち、B船は漁業協同組合関係者に事故を通報したのち、それぞれ自力で帰港した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：北東方からの高さ約2mのうねり</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、モーターホンを装備していたが、B船に対して警告信号を発しなかった。</p> <p>船長Aは、これまでも揚網中に羅臼漁港へ帰航中のいか釣り漁船と行き会うことがあったが、いか釣り漁船側が揚網中のA船を避航していたことから、B船がA船を避けるものと思っていた。</p> <p>B船は、平素日曜日を休日としていたが、本事故発生前の10月10日（日）に船長Bが単独で操船して根室市花咲港から羅臼漁港へ回航した上、羅臼漁港着後は好天が続いたため、連日、操業を繰り返しており、平均睡眠時間は3～4時間であり、疲労が蓄積していた。</p> <p>B船は、花咲港では昼間にいか漁を行っていたが、羅臼漁港に回航後は、夜間の操業に切り替えていた。</p> <p>船長Bは、平素、前路に他船がいるときは、レーダーのARPA（衝突予防援助装置）機能を作動させ、接近した場合に警報が鳴るようセットして航行していたが、本事故時は同機能を作動させることを失念していた。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>A船は揚網作業中、B船は自動操舵により南西</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	A船は揚網作業中、B船は自動操舵により南西
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	A船は揚網作業中、B船は自動操舵により南西								

		<p>進中、単独で操船中の船長Bが居眠りに陥ったため、前路で揚網作業中のA船に向けて航行し、羅臼灯台北東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、休日を利用してB船の回航を行い、その後も睡眠不足の状態ですら連日操業を行っていたこと、及び昼間の操業から夜間の操業に切り替えて生活サイクルの変化に体が慣れていなかったことから、疲労が蓄積していたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、疲労が蓄積していたこと、及び散在する操業船間を通過し終えて定針でき、気が緩んだことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船がA船を避けるものと思いついていなかったことから、B船に対して警告信号を発しなかったものと考えられる。</p> <p>船長Aが警告信号を発していれば、船長BがA船に気付き、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、夜間、羅臼灯台北東沖において、A船が揚網作業中、B船が自動操舵により南西進中、単独で操船中の船長Bが居眠りに陥ったため、B船がA船に向けて航行し、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>