

船舶事故調査報告書

平成23年12月8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23年4月11日 02時16分ごろ
発生場所	沖縄県北大東村北大東島北方沖 北大東島灯台から真方位004° 31海里付近 （概位 北緯26° 28′ 東経131° 20′）
事故調査の経過	平成23年6月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 第八日昇丸 ^{にっしょう} 、113トン KO1-1001（漁船登録番号）、有限会社日昇 28.80m×5.40m×2.45m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数550、平成6年10月3日 B 漁船 第八福一丸 ^{ふくいち} 、14トン MZ2-30071（漁船登録番号）、個人所有 13.90m×3.56m×1.83m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成13年2月26日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 41歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年1月20日 免状交付年月日 平成22年1月13日 免状有効期間満了日 平成27年1月19日 甲板長A 男性 63歳 免許なし（甲種甲板部航海当直部員の認証を受けていた。） B 船長B 男性 70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9月19日 免許証交付日 平成18年9月12日 （平成24年4月15日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷側の手摺りが曲損、右舷船側外板に擦過傷 B 船首部の錨台が破損、船首ブルワークが曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか19人が乗り組み、北大東島周辺でかつお一本釣り漁の操業を行い、北大東島北方沖の漁場において機関を停止して漂泊し、航海灯を表示したほか、操舵室の周囲及び後部甲板上の作業灯を点灯した。

	<p>甲板長Aは、甲板員と共に00時～02時の船橋当直に就き、レーダーを作動せず、当直に就いて間もなく、操舵室内で電灯を点灯してかつお一本釣りに使う毛針を作り始めた。</p> <p>甲板長Aは、甲板員と共に毛針作りを続け、周囲の見張りを行っていなかったため、右舷前方から接近するB船に気付かず、A船の右舷船首部とB船とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃で目が覚め、B船が停止せずに航行を続けていたので、損傷の状況を調査したのちにB船の追跡を始め、会社に連絡して海上保安庁への通報を依頼し、B船の漁船登録番号が確認できたところで追跡を止めた。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、北大東島北方沖の漁場に向けて約7ノットの速力で自動操舵により南進中、単独で船橋当直中の船長Bが、平成23年4月11日0時ごろ、レーダーの接近警報をセットして他船が接近すれば警報が鳴るようにし、操舵室内で横になって仮眠をとった。</p> <p>船長Bは、仮眠をとっていたので、漂泊中のA船に向かって航行していることに気付かず、02時16分ごろA船とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で目が覚め、損傷の状況を調査したところ、右舷船首部の手摺りが損傷した程度であり、大型のかつお漁船であるA船には大きな損傷は生じていないものと思われ、早朝から次の漁場で操業することになっていたため、損傷状況などを確認のためにA船と連絡をとらず、B船を停止せずに航行を続けた。</p> <p>A船及びB船は、海上保安庁からの連絡により、沖縄県南大東村南大東島へ入港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、かつお一本釣り漁に従事し、1航海で5日～1週間操業を行い、千葉県勝浦市勝浦漁港に水揚げしていた。</p> <p>B船は、まぐろ漁に従事し、1航海で12～13日間操業を行っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、健康状態は良好であり、アルコール類の摂取はなかったが、漁場移動中などに疲労と睡眠不足の解消のため、自動操舵にしてレーダーの接近警報をセットし、操舵室内で横になって仮眠をとることがあった。</p> <p>船長Bは、レーダーの接近警報の音には気付かなかった。</p> <p>B船の甲板員2人は、船室で仮眠をとっていた。</p>	
<p>分析</p>	<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>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、北大東島北方沖で漂泊中、船橋当直中の甲板長Aが、操舵室内で釣り具の作製作業を行い、見張りを行っていなかったことから、A船に向けて接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、漂泊中、航海灯を表示したほか、操舵室の周囲及び後部甲板上の作業灯を点灯していた</p>

	<p>ものと考えられる。</p> <p>B船は、北大東島北方沖を自動操舵により南進中、単独で船橋当直中の船長Bが、操舵室内で仮眠をとっていたことから、前路で漂泊中のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、仮眠する前にレーダーの接近警報をセットし、他船が接近すれば警報が鳴るようにしていたが、警報音に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船と衝突したことを知ったものの、大型の漁船であるA船の損傷は軽微であると思い、A船の損傷状況などを確認せず、B船を停止せずに航行を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、北大東島北方沖において、A船が漂泊中、B船が自動操舵により南進中、単独で船橋当直中の船長Bが、操舵室内で仮眠をとっていたため、B船がA船に向かって航行していることに気付かず、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>
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"> ・船橋当直者は、常時適切な見張りを行い、仮眠をとる場合には、他の乗組員と船橋当直を交代すること。