

## 船舶事故調査報告書

平成28年11月17日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

|  |  |
|--|--|
| 事故種類   | 衝突   |
| 発生日時   | 平成28年6月5日 03時10分ごろ   |
| 発生場所   | 山形県酒田市酒田港西方沖<br>酒田灯台から真方位272° 27.1海里（M）付近<br>（概位 北緯38° 57.6′ 東経139° 14.4′）   |
| 事故の概要  | 漁船第六十三惣寶丸は、漂泊中、また、漁船第三十八盛漁丸は、西進中、両船が衝突した。<br>第六十三惣寶丸は、右舷中央部外板の凹損等を生じ、また、第三十八盛漁丸は、球状船首部の亀裂等を生じた。  |
| 事故調査の経過  | 平成28年6月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。<br>なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 漁船 第六十三惣寶丸、279トン<br>141367、株式会社福島漁業<br>60.08m×11.40m×6.08m、鋼<br>ディーゼル機関、2,647kW、平成22年11月19日<br>B 漁船 第三十八盛漁丸、19トン<br>HK2-21433（漁船登録番号）、個人所有<br>17.70m（Lr）×4.18m×1.50m、鋼<br>ディーゼル機関、736.00kW、平成2年4月26日<br>第200-28495号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報   | A 船長A 男性 60歳<br>四級海技士（航海）<br>免許年月日 昭和55年4月21日<br>免状交付年月日 平成27年3月31日<br>免状有効期間満了日 平成32年5月10日<br>漁労長A 男性 60歳<br>B 船長B 男性 57歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 平成5年4月9日<br>免許証交付日 平成24年4月23日                                      |

|       |  |
|-------|--|
|       | (平成30年4月8日まで有効)  |
| 死傷者等  | なし   |
| 損傷    | A 右舷中央部外板に凹損、パースダビットに曲損、魚倉用冷媒配管に破損<br>B 球状船首部に亀裂及び凹損、船首端部に凹損   |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 西、風力 3、視程 約1M<br>海象：波向 西、波高 約0.5m  |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長A及び漁労長Aほか19人が乗り組み、北部日本海海域の漁場調査を行っており、平成28年6月4日19時50分ごろ同日の調査を終え、酒田港西方沖において漂泊を開始し、主機を停止した。</p> <p>船長A及び漁労長Aは、5日02時00分ごろにそれぞれ昇橋し、レーダー2台、GPSプロッター、魚群探知器等の機器類を起動して日出後から開始する漁場調査の準備を行っていた。</p> <p>船長Aは、船首を北西方に向けて漂泊中、レーダー2台を12M及び16Mの各レンジで表示させ、目視及びレーダーにより見張りを行っていたところ、漁労長AからB船が接近している旨を聞き、右舷正横後2～3点(360°を32等分した方位の角度。2～3点は22.5°～33.75°)1,000m付近にB船の灯火を認めた。</p> <p>船長Aは、B船が針路を変えることなくA船に向かってくるので、主機の始動を機関部に指示し、汽笛を1回吹鳴した後、探照灯をB船の操舵室に向けて連続で点滅させた。</p> <p>漁労長Aは、自身も汽笛を長音で繰り返し吹鳴した。</p> <p>A船は、03時10分ごろ、主機が始動した直後、後部甲板の右舷船首部から舷外に張り出したパースダビット(環網を巻く際に経由させる先端に滑車を取り付けられたダビット)部にB船が衝突した。</p> <p>A船は、漁労長AがA船及びB船共に浸水及び負傷者がいないことを船長Bと確認し合い、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、自力で航行して酒田港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、5日00時00分ごろ酒田港西方沖の漁場に向けて同港を出港し、船長Bが単独で操船に当たり、レーダー2台を12M及び3Mの各レンジで表示させ、約8.5ノットの対地速力で自動操舵により西進した。</p> <p>船長Bは、操舵室の右舷側にある背もたれ付きの椅子に腰を掛けて目視及びレーダーにより見張りをを行い、酒田港西方17M付近を通過した頃、聞いていたFM放送の電波が途切れたのでラジオの電源を切った後、眠気を感じたものの居眠りすることはないと思い、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>B船は、船長Bが、衝撃で目を覚ましてA船と衝突したことを知り、機関を中立にした。</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>B船は、浸水及び負傷者がいないこと等を確認した後、自力で航行して酒田港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 船長Bの操船姿勢 参照)</p>   |
| <p>その他の事項</p>  | <p>A船は、本事故当時、船首楼甲板、後部甲板及び後部甲板のクレーン部に作業灯を、船橋後部に紅色灯をそれぞれ点灯していたほか、航行中の動力船であることを示す法定灯火を表示していた。</p> <p>船長Aは、A船が多数の作業灯等を点灯して漂泊しているため、小型船が接近してもA船を避けていくものと思い、レーダーを遠距離レンジに設定して主に商船の動向に注意していた。</p> <p>船長Bは、ふだん、眠気を催した際、コーヒーを飲んだり、音楽を聞いたり、操舵室から出て外気に当たるなどの居眠り運航の防止措置を採っていたが、本事故当時、それらの措置を採っていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、外気が肌寒く感じていたので、操舵室の窓を閉めていた。</p> <p>B船は、5月19日に酒田港に入港し、同港を基地として平成28年のいか釣り漁を開始し、00時00分ごろ出航して日出から日没までの間にいか釣りをを行う日帰り操業を行っていた。</p> <p>B船は、5月19日以降5回の操業を行った後、5月31日から6月4日までの間、時化により出漁できなかった。</p> <p>船長Bは、6月4日18時30分ごろに就寝し、23時45分ごろに起床しており、また、5月31日から6月4日までの連続した5日間出漁できずに休息していたので、睡眠不足や疲労を感じていなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん、出航する15分前ごろまで睡眠をとっていたが、時化等で出漁しない日は、23時ごろに就寝し、05時ごろに起床していた。</p> <p>船長Bは、ふだん、レーダーのガードリング機能（他船などが設定した距離環より接近したときに警報を発する機能）を1.5Mに設定して航行していたが、本事故当時、同一方向に西進するいか釣り漁船が船首方にいたので、ガードリング機能を設定していなかった。</p> |
| <p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、酒田港西方沖で主機を停止して漂泊中、船長Aが、レーダーのレンジを切り替えるなどして見張りを適切に行っていなかったことから、B船がA船に接近していることに気付くのが遅れ、汽笛を吹鳴して探照灯を照射したものの、衝突を避けるための動作をとることができず、B船と衝突したものと考えられる。</p>  |

|           |  |
|-----------|--|
|           | <p>船長Aは、航行船が漂流中のA船を避けていくものと思っていたことから、レーダーのレンジを切り替えるなどして見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、酒田港西方沖を自動操舵により西進中、船長Bが、居眠りに陥ったことから、船首方で漂流中のA船に気付かずに航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、眠気を感じたものの、居眠りすることはないと思い、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> |
| <b>原因</b> | <p>本事故は、夜間、酒田港西方沖において、B船が自動操舵により西進中、A船が主機を停止して漂流中、船長Bが、居眠りに陥ったため、船首方で漂流中のA船に気付かずに航行を続け、また、船長Aが、レーダーのレンジを切り替えるなどして見張りを適切に行っていなかったため、B船がA船に接近していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>   |
| <b>参考</b> | <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"> <li>・航海当直中に眠気を催した場合は、居眠りに陥ることがないように、外気に当たるなど居眠り運航の防止措置を十分に採ること。</li> <li>・眠気を払拭することが困難な場合は、当直を交代するか、複数人での当直を行うこと。</li> <li>・常時、適切な見張りを行うこと。</li> </ul>                      |

付図1 事故発生経過概略図

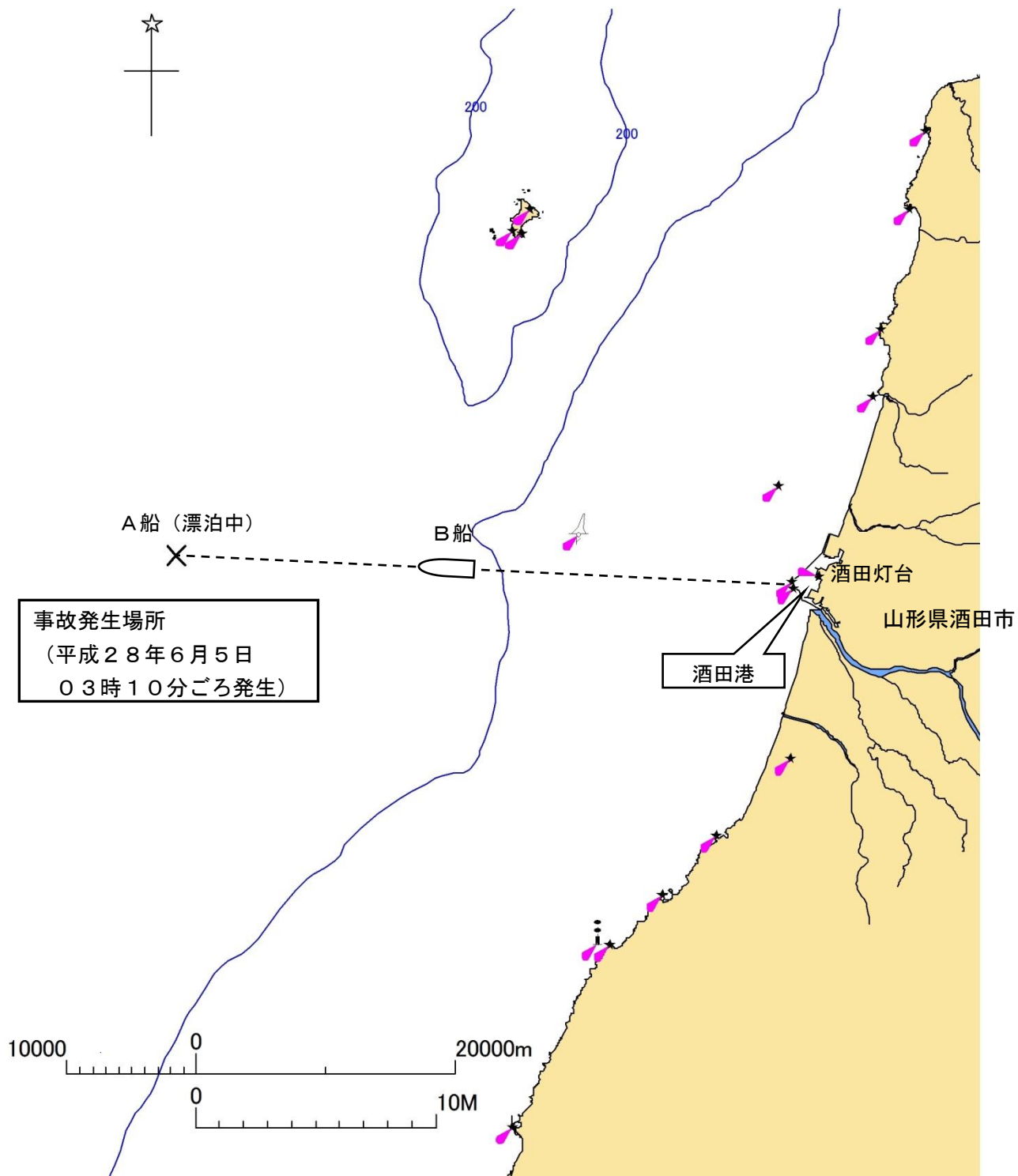


写真1 A船



写真2 B船



写真3 船長Bの操船姿勢

