

船舶事故調査報告書

平成28年6月9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27年7月14日 04時00分ごろ
発生場所	新潟県佐渡市両津港東北東方沖 姫埼灯台から真方位066°10.2海里（M）付近 （概位 北緯38°09.4′ 東経138°45.6′）
事故の概要	漁船第二十一博漁丸 ^{ほくりょう} は、北北東進中、また、漁船第三やまと丸は、たこ箱漁をしながら漂泊中、両船が衝突した。 第二十一博漁丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、第三やまと丸は、左舷船尾部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月23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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第二十一博漁丸、9.87トン NG2-1851（漁船登録番号）、個人所有 14.21m（Lr）×3.19m×0.98m、FRP ディーゼル機関、88.26kW、昭和55年5月 第220-24398号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第三やまと丸、8.17トン NG2-1645（漁船登録番号）、個人所有 12.47m（Lr）×2.83m×1.05m、FRP ディーゼル機関、331.00kW、昭和52年5月20日 第220-20417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 20歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成24年7月27日 免状証交付日 平成25年6月19日 （平成30年6月18日まで有効） B 船長B 男性 74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27日 免許証交付日 平成25年10月28日

	(平成31年3月14日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に亀裂及び凹損、後部甲板のオーニング支柱を折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 3～4、視界 良好 海象：波向 南西～西南西、波高 約0.5～1.0m 日出時刻：04時32分
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成27年7月13日11時00分ごろ、刺し網漁の操業を行うため、佐渡市入桑漁港を出港した。</p> <p>A船は、船長Aが、23時20分ごろ、新潟県柏崎市椎谷鼻の西方5～6M付近の漁場から姫埼灯台の北東方12M付近に位置するナカ瀬と称する漁場に移動するため、レーダー2台をそれぞれ1.5M及び3Mのレンジで作動させ、約8～9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により北北東進した。</p> <p>船長A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で見張りを行い、佐渡市鴻ノ瀬鼻の東方8M付近で、漁場への到着を早めようと約10knに増速して同じ針路で航行中、眠気を感じたものの居眠りすることはないと思い、航海当直を続けたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>A船は、同じ針路及び速力で航行を続け、14日04時00分ごろ、姫埼灯台から真方位066°10.2M付近において、船長Aが、衝撃で目を覚まして船首方を確認したところ、B船と衝突したことを知り、すぐに機関を中立から後進にかけた。</p> <p>船長Aは、B船の負傷者及び浸水の有無などを確認し、両船とも自力航行が可能であったので、B船と共に両津港に入港した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、14日03時00分ごろ、たこ箱漁の操業を行うため、佐渡市水津漁港を出港した。</p> <p>B船は、03時50分ごろ、両津港の東北東方沖の漁場に到着した後、船首を西北西方に向け、機関を中立として漂泊し、船長Bが、右舷船首部に設置されたドラムのそばに操舵及び機関の遠隔操縦装置を置き、同ドラムを操作しながら右舷側を向いてたこ箱の揚収作業を、甲板員Bが、操舵室の右舷側通路付近で、揚収されたたこ箱の整理作業をそれぞれ開始した。</p> <p>船長Bは、甲板員Bの叫び声が聞こえたので、周囲を確認したところ、左舷方から接近するA船に気付いたものの、どうすることもできず、B船の左舷船尾部にA船の船首部が衝突するのを認めた。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況等を確認し、自力航行が可能であったので、付近で操業していた僚船に無線で本事故の発生を連絡した後、A</p>

	<p>船と共に両津港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ふだん、眠気を催した際、たばこを吸ったり、操舵室から外に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、たばこは吸ったものの、操舵室の窓を全て閉めた状態で外気に当たってはいなかった。</p> <p>A船は、本事故当時、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Bは、水津漁港を出港する際、3Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを起動させたが、たこ箱漁の漁具のボンデンには、あらかじめレーダー反射板を括り付けていたので、漁場まで約1～2Mの距離に接近した際、同ボンデンを探知させるため、0.75Mレンジに切り替えていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、ドラムを操作しながら海中から揚がってくるロープ類やたこ箱の状況に注意を向けており、ドラムの作動音がうるさかったので、A船が接近していることに気付かなかった。</p> <p>B船は、本事故当時、前部甲板及び後部甲板を照らす作業灯を点灯していたほか、航行中の動力船であることを示す灯火を表示していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<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、両津港東北東方沖を北北東進中、1人で航海当直中の船長Aが、居眠りに陥ったことから、船首方で操業中のB船に気付かず航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、眠気を感じていたものの、居眠りすることはないと思い、居眠り運航の防止措置を採ることなく椅子に腰を掛けた姿勢で航海当直を続けたこと、及び約17時間にわたって1人で運航及び操業に従事していたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>B船は、両津港東北東方沖でたこ箱漁をしながら漂泊中、船長Bが、右舷船首部のドラムを操作しながら右舷側を向いてたこ箱の揚収作業を行い、見張りを行っていなかったことから、左舷方から接近する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、前部甲板及び後部甲板を照らす作業灯を点灯していたことから、航行中の他船が操業中のB船を避けてくれるものと思い、海中から揚がってくるロープ類やたこ箱の状況に注意を向けていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の薄明時、両津港東北東方沖において、A船が北北東進中、B船がたこ箱漁をしながら漂泊中、船長Aが、居眠りに陥</p>

	<p>り、また、船長Bが、右舷船首部のドラムを操作しながら右舷側を向いてたこ箱の揚収作業を行い、見張りを行っていなかったため、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>船長Aは、本事故後、甲板員1人を新たに雇い入れ、漁労作業のほか見張りの補助を行わせることとした。</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"> ・航海当直中に眠気を催した場合には、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。 ・長時間にわたる運航及び操業は、疲労による居眠りに陥るおそれがあることに留意すること。 ・操業中であっても周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

