

船舶事故調査報告書

平成29年1月26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11月20日 03時50分ごろ
発生場所	国後島北西方沖 羅臼灯台から真方位050°46.1海里（M）付近 （概位 北緯44°31.6′ 東経146°02.6′）
事故の概要	漁船第三十八忠誠丸及び漁船第二十八孝進丸は、共に北東進中、先航していた第二十八孝進丸が反転し、第三十八忠誠丸と衝突した。 第三十八忠誠丸は、左舷船首部外板に凹損等を生じ、また、第二十八孝進丸は、船首部外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年1月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第三十八忠誠丸、19トン HK2-22115（漁船登録番号）、有限会社カネヒロ忠誠水産 17.70m（Lr）×4.18m×1.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成3年7月29日 B 漁船 第二十八孝進丸、19トン HK2-21259（漁船登録番号）、有限会社カネタ村井漁業 17.25m（Lr）×4.09m×1.56m、鋼 ディーゼル機関、890kW（動力漁船登録票による）、昭和61年11月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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8月10日 免許証交付日 平成24年4月10日 （平成29年4月17日まで有効） B 船長B 男性 50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58年9月29日

	免許証交付日 平成25年4月4日 (平成30年9月28日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に凹損等 B 船首部外板に凹損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、ロシア連邦が主張する排他的経済水域に入出域する際のチェックポイント（北緯44°00'00" 東経145°23'02"、以下「CP」という。）にB船を含む船団で集合した後、ほっけ刺し網漁を行う目的で、平成27年11月20日00時30分ごろ約11.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で国後島北方沖に向けて自動操舵により北東進した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛けて単独で操船に当たり、B船がA船の左舷前方に出たことを認め、針路を右に微調整した。</p> <p>A船は、船長Aが、右舷側の窓を開けて顔を出し、たばこを1本吸い、換気等を行って前方を向いたところ、船首方至近に迫ってきたB船に気付いたが、どうすることもできず、03時50分ごろ、左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、CPに船団で集合した後、ほっけ刺し網漁を行う目的で、約11.7knの速力で国後島北方沖に向けて自動操舵により北東進した。</p> <p>船長Bは、操舵室の右舷側後方の壁際にある操縦席に腰を掛けて単独で操船に当たり、00時50分ごろ、北海道羅臼町羅臼港東北東方沖13.5M付近で、ナビモードとした自動操舵装置に、国後島北西方沖を次の変針予定場所に設定し、目的地として入力した。</p> <p>B船は、船長Bが、出港時から眠気を感じていたため、換気をするなどして居眠りを防止していたが、眠気に耐えられなくなって床に横になり、時折、立ち上がって周囲の確認を行ったが、いつしか居眠りに陥り、自動操舵装置から警報が発せられたものの体を起こすことができずに航行を続け、A船と衝突した。</p> <p>A船及びB船は、船長A及び船長Bが、それぞれ乗組員及び船体の状況を確認し、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、予定していた漁場で操業を行った後、羅臼港へ戻った。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	船長Aは、CPに他の船団も集合していたが、国後島北方海域に向かうのは、A船、B船及び同じ船団の僚船1隻のみであることを知っていたので、航行中、前方には同航するB船及び僚船以外に他船はい

	<p>ないものと思っていた。</p> <p>B船の自動操舵装置は、取扱説明書によると、ナビモードで航行中、設定した目的地を通過した後、次の目的地を入力せずに約0.5M以上航行すると、警報を約30秒間発した後、右舵又は左舵30°の舵角をとり、設定した目的地に向けて旋回するよう、初期設定されていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、設定した目的地を過ぎて自動操舵装置から警報が発せられた後、次の目的地を入力していた。</p> <p>船長Bは、11月19日00時ごろから13時ごろまで操業を行った後、19時ごろまで業者による漁労設備の修理に立ち会っていたので、睡眠時間を約2時間しかとれず、眠気と疲労を感じていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、1日約6時間の睡眠時間をとっていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、眠気を感じた際は、窓を開けて換気をしたり、体を動かしたりして眠気を払っていた。</p> <p>船長Bは、出港時から途中まで窓を開けて換気をしていたが、本事故当時、窓を開けて換気をしていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、国後島北西方沖において、自動操舵により北東進中、船長Aが、前方の見張りを適切に行っていなかったことから、反転して接近するB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、前方には同航するB船及び僚船以外に他船はいないものと思ったことから、右舷側の窓から顔を出してたばこを吸い、換気等をしていて前方の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、国後島北西方沖において、自動操舵のナビモードにより北東進中、単独で操船中の船長Bが居眠りに陥っていたことから、設定した同島北西方沖の目的地を通過した後、反転して後続のA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、自動操舵装置のナビモードが、設定した目的地を通過した後、次の目的地を入力せずに約0.5M以上航行すると、警報を発した後、設定した目的地に向けて旋回するような設定であったことから、国後島北西方沖の目的地を通過した後、反転したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、出港時から眠気を感じており、換気をするなどしていたが、眠気に耐えられなくなって床に横になったことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、国後島北西方沖において、A船が、北東進中、B</p>

	<p>船が自動操舵のナビモードにより北東進中、船長Aが、前方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、居眠りに陥っていたため、先航していたB船が、設定した同島北西方沖の目的地を通過した後、反転して後続のA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>A船及びB船の所属する船団は、航行中、適宜、無線で通話するなどして居眠り防止を図ることとした。</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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 航海当直中に眠気を感じた際は、当直を交替するか、複数人での当直を行うなどして居眠り防止を図ること。

付図1 事故発生場所概略図

