

船舶事故調査報告書

平成29年5月18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

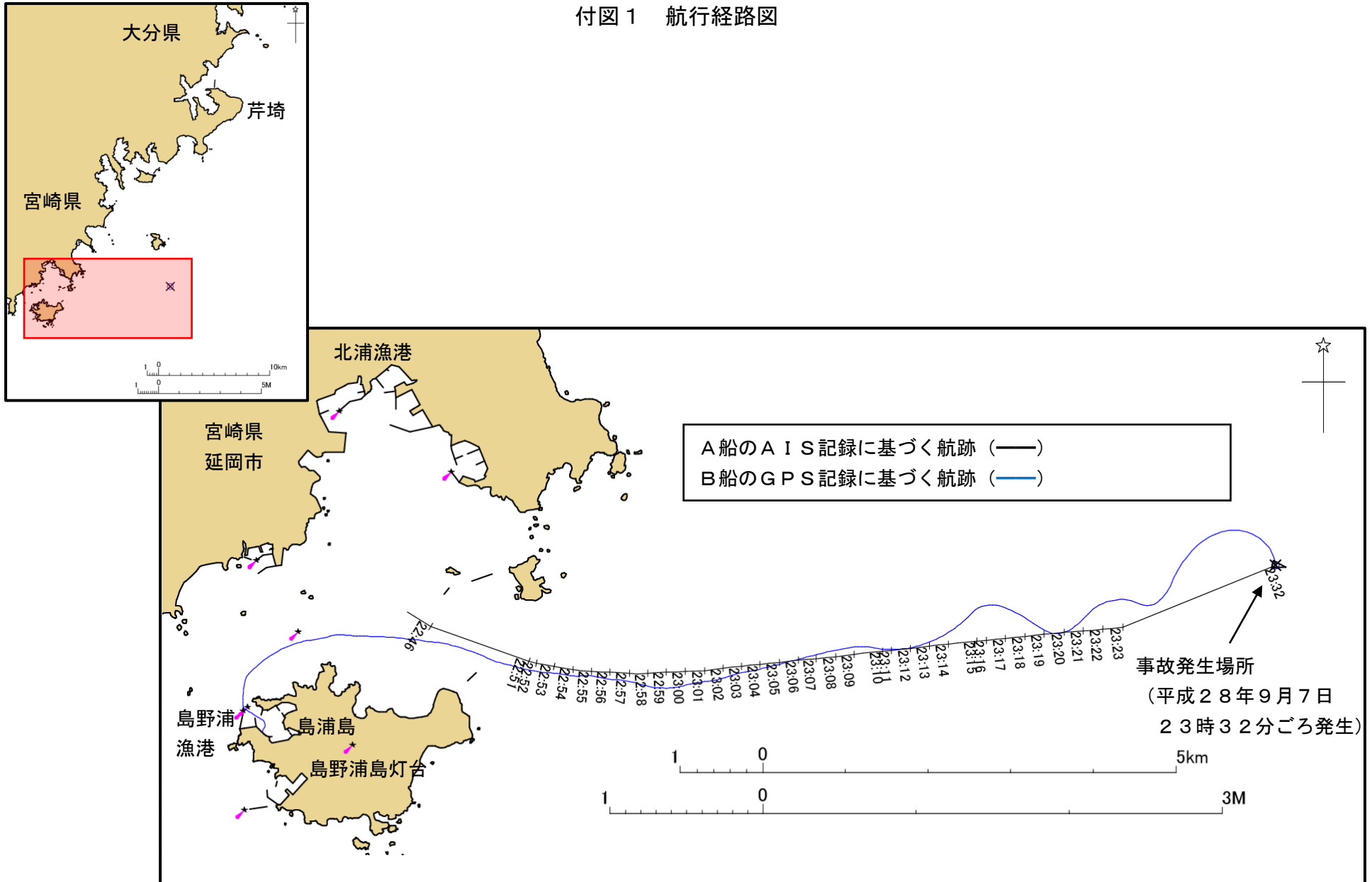
事故種類	衝突
発生日時	平成28年9月7日 23時32分ごろ
発生場所	宮崎県延岡市島浦島東方沖 島野浦島灯台から真方位079° 6.1海里（M）付近 （概位 北緯32° 41.0′ 東経131° 56.4′）
事故の概要	漁船第三十六長漁丸 ^{ちやうりやう} は、東北東進中、また、漁船第十二徳信丸 ^{とくしん} は、魚群探索中、両船が衝突した。 第十二徳信丸は、船長が負傷し、操舵室の損壊等を生じ、また、第三十六長漁丸は、船首部外板の剝離等を生じた。
事故調査の経過	平成28年10月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
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 第三十六長漁丸、19トン MZ2-3036（漁船登録番号）、有限会社長漁丸 17.73m（Lr）×5.26m×1.83m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和61年5月25日 B 漁船 第十二徳信丸、19トン MZ2-3141（漁船登録番号）、西良水産有限会社（B社） 21.00m×4.05m×1.95m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、平成元年7月29日
乗組員等に関する情報	船長A 男性 49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 平成元年10月19日 免許証交付日 平成26年5月19日 （平成31年10月18日まで有効） 船長B 男性 48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61年4月24日 免許証交付日 平成27年8月31日 （平成33年4月23日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 重傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に剝離及び擦過傷 B 操舵室に損壊、右舷中央部外板及び舷縁に割損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、まき網船団の網船であり、船長Aほか9人が乗り組み、平成28年9月7日22時20分ごろ大分県佐伯市^{まき}埼東方沖の漁場に向けて延岡市北浦漁港を出港し、島浦島東方沖を手動操舵で東進していた。</p> <p>船長Aは、単独で操船中、漁場に向けて左転しようと思っていたところ、A船の右方を同航していたB船が、東北東進しながらA船の船首方を通過して左舷船首方に位置した後、蛇行を始めたので、しばらく東進を続けてB船と距離を隔てることとし、針路を保持した状態で自動操舵に切り替えた。</p> <p>船長Aは、操舵室後部の寝台スペースに置いた座椅子に座って両脚を伸ばした姿勢をとり、B船の動向を見ていたところ、軽い眠気を感じた。</p> <p>船長Aは、その後、A船に先立って出港し、既に漁場に至って魚群探索を行っていた灯船から、集魚態勢に入った旨の連絡を受けた際、レーダー画面を見たところ、B船のエコートレイル映像により、B船が北東進していることを認めた。</p> <p>船長Aは、B船が所属する船団を^{まき}埼周辺の海域で見掛けたことがあったので、B船が当該海域に向かい始めたものと思い、GPSプロッターの画面を見ながら、船首方位線が漁場に向くように自動操舵装置を操作してA船を少し左転させた。</p> <p>船長Aは、変針後、携帯電話を手にして気象情報サイトを閲覧していたところ、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>船長Aは、23時32分ごろ衝撃を感じて目覚め、A船の船首部がB船の操舵室右舷側に接触している状況を認めて事故の発生に気付き、すぐに機関を後進にかけたが、B船が停船せずにA船から遠ざかって行く様子を認めたので、手動操舵に切り替えて航行を続けるB船を追い掛けた。</p> <p>船長Aは、本事故発生の数分後、B船の停船を認めてA船をB船に接近させ、拡声器で呼び掛けたが、反応がなかったので、知人であるB社代表者の家族に電話を掛け、本事故の発生と現状を伝えるとともにB船の状況の確認を依頼した。</p> <p>A船は、船長Aが、B社代表者の家族から、B社の網船でB船をえい航して帰港する旨の連絡を受け、その後、B船がえい航され始めたことを確認し、帰航を開始した。</p> <p>船長Aは、後日、船長Bが負傷していたことを知った。</p>

	<p>B船は、まき網船団の運搬船であり、船長Bほか2人が乗り組み、22時30分ごろ、芹埼東方沖の漁場に向けて延岡市島野浦漁港を出港し、島野浦東方沖を手動操舵で東進していた。</p> <p>船長Bは、単独で操船中、B船の左方を同航していたA船を左舷船尾方に見る状況となったので、B船を左転させて東北東進しながらA船の船首方を通過した後、B船を前方に見る態勢のA船がB船の動きが気になれば避けてくれるであろうと思い、B船を蛇行させながら、魚群探索を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室後部の寝台スペースに置いた自動車用の椅子に腰を掛け、時折、顔を上げて見える範囲を目視しながら、魚群探知機の画面を見ていたところ、操舵室前部の右角付近に黒い影を認めると同時に衝撃を感じ、意識が朦朧となった。</p> <p>船長Bは、椅子から落ちて操舵室後部の寝台スペースでうつ伏せ状態となって倒れていることに気付き、起き上がって船を止めようとしたところ、操舵室前部の右側部分が半壊していることを認めた。</p> <p>船長Bは、操舵室の損壊に伴い、主機のクラッチレバーとスロットルレバーが操舵室前部中央にある舵輪の下に潜り込んだ状態となっていることを知り、手探りでクラッチレバーを操作して主機を中立運転状態とした後、衝撃を感じて起き出して来た甲板員の1人に主機を停止させた。</p> <p>船長Bは、B船が停船した後、A船がB船の近くに来て拡声器で呼び掛けていることに気付いたが、B船には拡声器がなかったため、応答できず、無線により、B社代表者に事故の発生を連絡したところ、代表者の家族が船長Aと本事故について話をしていること及びB社の網船がB船をえい航して帰港する旨を知らされた。</p> <p>B船は、B社の網船にえい航されて8日02時30分ごろ帰港し、その後、港内の鉄工所に上架された。</p> <p>船長Bは、帰港後に一旦帰宅したが、体に痛みを感じていたため、延岡市内の病院で受診し、外傷性頸部症候群、頭部打撲、右足関節捻挫と診断された。</p> <p>船長Bは、医師から、体調に異変を感じれば、再度来院するよう指示されて帰宅したが、9日に再度同病院で受診し、約3週間入院した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、付表2 B船のGPS記録(抜粋) 参照)</p>
その他の事項	<p>船長A及び船長B以外の乗組員は、全員が各船の居住区で仮眠していた。</p> <p>船長Aは、9月3～5日の3日間、荒天により操業しておらず、本事故発生の前日に操業したものの、帰航時の操船及び水揚げ作業を乗組員や家族に託して休息をとっていたため、本事故発生当日、特段の</p>

	<p>疲労は感じていなかった。</p> <p>船長Aは、ふだん、眠気を催した際は、冷たいコーヒーを飲むか又は立ち上がって当直を行うなどの行動を採っていたが、本事故当時、さほど強い眠気とは感じていなかったため、それらの行動を採らなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、B社の灯船が既に漁場に至って魚群探索を行っていることを知っていたが、B船が航行している海域が過去に操業を行った海域であり、魚群の反応があれば、灯船を呼び戻せばよいと思うとともに、B社の網船がB船と同じ時間帯に島野浦漁港を出港しており、漁場には到着していなかったため、運搬船であるB船が漁場への到着を急ぐ必要はないと思っていた。</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、島浦島東方沖において、東北東進中、船長Aが、居眠りに陥ったことから、左舷船首方から右転しながら接近したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、眠気を催した際、座った姿勢をとり続けたこと、及びB船が北東進を続けるものと思い込んで緊張が緩んだことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、島浦島東方沖において、蛇行しながら魚群探索中、船長Bが、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、A船と接近する状況となることに気付かず右転し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、B船を前方に見る態勢のA船がB船の動きが気になれば避けてくれるものと思っていたことから、魚群探索を開始した後、A船に注意を払っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、島浦島東方沖において、A船が、東北東進中、B船が、蛇行しながら魚群探索中、船長Aが、居眠りに陥り、また、船長Bが、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>参考</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。 ・ 単独で当直中に眠気を催した際は、有資格者に当直を交替するか複数人による当直とする等の居眠り運航の防止措置を講じること。

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

(平成28年9月7日)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地速力 (kn)	対地針路※ (°)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
06:59:31~下欄までのデータ欠損				
22:44:36	32-40-47.1	131-49-42.9	7.1	134.3
22:46:06	32-40-41.4	131-49-53.7	7.6	115.3
22:52:08	32-40-26.9	131-50-43.1	6.9	099.8
22:53:07	32-40-25.5	131-50-51.3	7.0	104.8
22:54:07	32-40-24.4	131-51-00.0	6.9	099.6
22:55:06	32-40-23.7	131-51-08.4	7.2	091.4
22:56:07	32-40-23.3	131-51-17.0	7.1	092.9
22:57:08	32-40-22.9	131-51-26.0	7.2	090.2
22:58:08	32-40-23.0	131-51-34.7	7.3	092.3
22:59:07	32-40-23.3	131-51-43.3	7.4	089.4
23:00:07	32-40-23.6	131-51-51.9	7.2	085.1
23:01:09	32-40-24.0	131-52-01.1	7.5	085.8
23:02:09	32-40-24.9	131-52-09.7	7.5	087.3
23:03:08	32-40-25.6	131-52-18.1	7.3	078.1
23:04:06	32-40-26.4	131-52-26.7	7.5	084.5
23:05:08	32-40-27.2	131-52-35.7	7.5	079.5
23:06:09	32-40-28.0	131-52-44.5	7.3	082.4
23:07:06	32-40-28.6	131-52-53.0	7.5	086.9
23:08:08	32-40-29.5	131-53-01.9	7.2	083.8
23:09:07	32-40-30.3	131-53-10.6	7.4	083.9
23:11:07	32-40-31.9	131-53-27.9	7.6	088.5
23:12:06	32-40-32.7	131-53-36.6	7.2	081.1
23:13:07	32-40-33.6	131-53-45.5	7.3	086.6
23:14:09	32-40-34.4	131-53-54.4	7.8	090.3
23:16:07	32-40-35.9	131-54-11.9	7.4	084.9
23:17:06	32-40-36.7	131-54-20.7	7.6	077.8
23:18:06	32-40-37.4	131-54-29.8	7.6	086.8
23:19:07	32-40-38.2	131-54-38.8	7.6	081.8
23:20:09	32-40-39.0	131-54-48.2	7.5	084.2
23:21:06	32-40-39.6	131-54-56.9	7.4	086.7
23:22:06	32-40-40.2	131-55-06.2	7.9	086.6
23:23:07	32-40-40.9	131-55-15.4	7.5	085.9
9分間データ欠損				
23:32:07	32-41-05.5	131-56-26.7	1.3	102.8

※船位は操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。

付表2 B船のGPS記録(抜粋)

船位※	
北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")
32-40-02.1	131-48-07.1
32-40-06.1	131-48-27.6
32-40-10.1	131-48-26.3
32-40-17.8	131-48-30.9
32-40-24.5	131-48-15.1
32-40-29.5	131-48-28.7
32-40-33.4	131-48-51.7
32-40-35.7	131-48-23.2
32-40-37.1	131-49-55.0
32-40-37.9	131-49-28.4
32-40-37.4	131-49-02.4
32-40-37.1	131-49-35.3
32-40-36.4	131-49-10.6
32-40-35.4	131-49-45.5
32-40-34.2	131-50-20.2
32-40-31.9	131-50-51.5
32-40-28.9	131-50-19.9
32-40-26.3	131-50-51.8
32-40-24.4	131-50-24.7
32-40-23.1	131-50-58.2
32-40-22.2	131-50-32.9
32-40-22.0	131-51-07.7
32-40-20.6	131-51-42.5
32-40-19.7	131-51-18.8
32-40-17.7	131-51-52.1
32-40-17.0	131-51-28.6
32-40-18.7	131-51-03.3
32-40-19.7	131-52-26.0
32-40-21.6	131-52-0.50
32-40-23.7	131-52-34.8
32-40-25.4	131-52-10.6
32-40-27.5	131-52-45.7
32-40-29.6	131-52-20.7
32-40-31.5	131-52-55.8
32-40-33.1	131-53-32.6
32-40-32.9	131-53-07.6
32-40-32.2	131-53-43.9

32-40-33.1	131-53-19.6
32-40-35.8	131-53-52.5
32-40-39.8	131-53-17.8
32-40-45.0	131-54-34.1
32-40-49.6	131-54-55.6
32-40-48.4	131-54-30.7
32-40-44.7	131-54-58.6
32-40-40.3	131-54-20.2
32-40-38.7	131-54-53.1
32-40-43.3	131-54-17.0
32-40-49.0	131-55-29.7
32-40-51.7	131-55-04.2
32-40-50.6	131-55-42.7
32-40-50.7	131-55-13.6
32-40-57.1	131-55-13.7
32-41-04.4	131-55-57.0
32-41-11.1	131-55-56.0
32-41-16.4	131-55-12.7
32-41-19.0	131-56-45.9
32-41-18.1	131-56-22.7
32-41-13.7	131-56-39.5
32-41-06.8	131-56-20.8

※船位は操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、付図1で両船の航跡が交差した直後の船位を表末尾に示し、同船位の記録時を起点とするマイナス60秒間隔のデータにより作成したものである。