

## 船舶事故調査報告書

平成29年7月27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29年1月27日 03時25分ごろ
発生場所	沖縄県 <sup>くにがみ</sup> 国頭村 <sup>へど</sup> 辺戸岬西方沖 辺戸岬灯台から真方位256° 7.7海里（M）付近 （概位 北緯26° 50.2′ 東経128° 06.5′）
事故の概要	漁船 <sup>たつ</sup> 達丸は、南西進中、また、漁船 <sup>かいゆう</sup> 海雄丸は、漂流中、両船が衝突した。 達丸は、球状船首の欠損等を生じ、また、海雄丸は、右舷中央部の船底外板の破損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年4月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 達丸、12.61トン ON2-1062（漁船登録番号）、個人所有 13.88m（Lr）×3.20m×1.20m、FRP ディーゼル機関、426.59kW、昭和56年6月27日 第290-46431号（船舶検査済票の番号） B 漁船 海雄丸、6.16トン ON2-0697（漁船登録番号）、個人所有 11.91m（Lr）×2.47m×0.89m、FRP ディーゼル機関、250.07kW、昭和55年8月 第296-17297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 62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52年4月1日 免許証交付日 平成25年8月28日 （平成30年9月4日まで有効） B 船長B 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 平成9年8月27日 免許証交付日 平成24年7月20日

	(平成29年9月2日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 球状船首に欠損、船首部ハンドレールに曲損 B 右舷中央部の船底外板に破損及び擦過傷、操舵室右舷側の囲壁及び窓に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 4～5、視界 良好 海象：波高 約1.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、そでいか漁の目的で、平成29年1月17日沖縄県名護市名護漁港を出港し、同県大東諸島南東方沖での操業を終え、25日21時ごろ帰途につき、約7.5ノットの対地速力で、自動操舵により北西進した。</p> <p>船長Aは、27日02時ごろ辺戸岬北方沖の変針場所に至ったことを認め、手動操舵に切り替えて左転し、沖縄県本部町備瀬崎北西方沖の次の変針場所に向けて南西進した。</p> <p>船長Aは、再び自動操舵に切り替え、3Mレンジとしたレーダーで船首方に他船がないことを確認した後、操業や操船の疲れもあって操舵室の床に横になり、レーダーを用いて見張りに当たっていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Aは、備瀬崎の手前で目が覚め、同崎北西方沖の変針場所で名護漁港に向け、伊江水道を南進していたところ、海上保安庁の巡視船から停船を求められ、船体の損傷を確認して、A船が他船と衝突したことを知り、海上保安庁の指示により名護漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、漁業監視の目的で、26日09時45分ごろ国頭村宜名真漁港を出港し、沖縄県粟国島北西方沖の監視区域に到着したが、航行中、波が高い中を操船しているうちに船長Bの体調が悪くなり、僚船1隻と共に17時過ぎに帰途についた。</p> <p>船長Bは、宜名真漁港の西方8M付近に至り、体調の悪さと操船の疲れもあって、周囲が明るくなってから入港することとし、27日01時ごろ、白色全周灯及び黄色回転灯を点灯し、船首からシーアンカーを投入して船首を北方に向け、レーダーをスタンバイとして機関を停止し、僚船と共に漂泊を開始した。</p> <p>船長Bは、食事をとった後、操舵室前の船室の床に左舷側を向いて座り、船首側の棚に右肘を置いてもたれ掛かる姿勢で休憩していたところ、いつしか眠ってしまった。</p> <p>船長Bは、03時25分ごろ衝撃で目が覚め、備瀬崎の方向へ遠ざかっていくA船を認めて衝突したことに気付き、B船の損傷を確認した後、海上保安庁に通報し、僚船と共に自力で航行して宜名真漁港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	船長Aは、本事故時、漁場において05時ごろから22時ごろまで

	<p>操業を行い、操業中の仮眠を含めると平均6～7時間の睡眠をとっていたが、帰航中、1人で操船に当たり、眠気を催したら甲板員に見張りを行わせて約1～2時間の仮眠をとっていたものの、睡眠時間が不足していたと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、辺戸岬北方沖の変針場所に近づいたところで、2.8Mに設定していたレーダーの接近警報が作動したので解除し、変針後、解除したレーダーの接近警報について、再度設定することを失念していた。</p> <p>A船の甲板員は、本事故当時、船室で休息していた。</p> <p>船長Bは、漂泊する際、沖縄島沿岸に寄せて漂泊するつもりであったが、沿岸付近に3隻の他船が漂泊していたので、辺戸岬と備瀬埼を結ぶ航路上に、先行していた僚船と1M程度距離を隔てて漂泊した。</p> <p>船長Bは、航行している他船が漂泊しているB船を避けてくれると思っていた。</p> <p>船長Bは、出港時、睡眠不足や疲労を感じていなかったが、体調の悪さや疲れが影響して寝てしまったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></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、辺戸岬西方沖を自動操舵により南西進中、船長Aが、居眠りに陥ったことから、前路で漂泊中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、操舵室の床に横になった姿勢でレーダーによる見張りを行っていたこと、疲労を感じていたこと、及び睡眠不足の状態であったことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、辺戸岬西方沖で漂泊中、船長Bが船室で寝ていたことから、接近してきたA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、航行中の他船が漂泊中のB船を避けてくれるものと思っていたことから、休憩のつもりで船室にいたところ、眠ってしまったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、辺戸岬西方沖において、A船が自動操舵により南西進中、B船が漂泊中、船長Aが居眠りに陥り、また、船長Bが船室で寝ていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・眠気を催すような姿勢で当直に当たらないこと。</li> <li>・当直中に眠気を催した場合は、立ち上がって体を動かす、外気に当たるなど、適切な方法で眠気を払拭すること。また、眠気を払拭できないときは、複数人で当直に当たることが望ましい。</li> </ul>

- |  |  |
|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・レーダーの接近警報等、航海機器を有効に活用すること。</li><li>・他船の航行が予想される海域では、できる限り漂泊しないこと。</li></ul> |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

