

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第六十二稲荷丸
漁船登録番号 MG2-5760
総トン数 19トン

船種 船名 漁船 第六十八ちはる丸
漁船登録番号 HK3-124030
総トン数 4.9トン

事故種類 衝突
発生日時 平成29年9月14日 04時58分ごろ
発生場所 北海道根室市落石岬南南西方沖
落石岬灯台から真方位200° 13.2海里付近
(概位 北緯42° 57.4' 東経145° 24.8')

令和元年9月4日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

委員 佐藤 雄二(部会長)
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

要 旨

<概要>

漁船第六十二稲荷丸は、船長ほか6人が乗り組み、漁場に向けて東北東進中、また、漁船第六十八ちはる丸は、船長及び甲板員1人が乗り組み、漂泊中、平成29年9月14日04時58分ごろ、落石岬南南西方沖において、両船が衝突した。

第六十八ちはる丸は、甲板員が死亡して船長が負傷し、操舵室左舷側に破口等を生じ、また、第六十二稲荷丸は、船首部の擦過傷等を生じた。

<原因>

本事故は、落石岬南南西方沖において、第六十二稻荷丸が漁場に向けて東北東進中、第六十八ちはる丸が漂泊中、航海当直中の第六十二稻荷丸の機関員及び甲板員のうち、機関員が居眠りに陥り、甲板員が、船首方に認めた第六十八ちはる丸を避けるよう機関員に二度の進言をしたものの、機関員に伝わらず、漂泊中の第六十八ちはる丸に向かう針路のままで航行を続け、また、第六十八ちはる丸の船長が、甲板上での漁具の片付けに意識を向け、第六十二稻荷丸の接近に気付かずに漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。

第六十二稻荷丸の機関員が居眠りに陥ったのは、事前に機関員に知らされずに突然当直の順番の変更が行われたことから、機関員が十分に睡眠をとることができず、当直開始時から強い眠気を感じていたこと及び椅子に腰を掛けた状態で当直を続けていたことによるものと考えられる。

第六十二稻荷丸の甲板員が行った進言が機関員に伝わらなかったのは、機関員が居眠りに陥っていたこと、及び甲板員が、機関員から眠気を感じていることを知らされておらず、機関員に第六十八ちはる丸を避けるよう二度の進言をした際、機関員が頷いたように見えたことで、機関員が居眠りしているとは思わず、自身の進言の内容を理解していると思込み、進言が伝わったことを確認していなかったことによるものと考えられる。

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船第六十二稲荷丸^{いなり}は、船長ほか6人が乗り組み、漁場に向けて東北東進中、また、漁船第六十八ちはる丸は、船長及び甲板員1人が乗り組み、漂泊中、平成29年9月14日04時58分ごろ、落石岬南南西方沖において、両船が衝突した。

第六十八ちはる丸は、甲板員が死亡して船長が負傷し、操舵室左舷側に破口等を生じ、また、第六十二稲荷丸は、船首部の擦過傷等を生じた。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成29年9月14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。

1.2.2 調査の実施時期

平成29年9月15日、平成30年6月8日、10月22日 口述聴取
平成29年10月18日、11月14日 現場調査及び口述聴取

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第六十二稲荷丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）、機関員（以下「機関員A₁」という。）及び甲板員（以下「甲板員A」という。）、並びに第六十八ちはる丸（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長A、機関員A₁、もう1人の機関員（以下「機関員A₂」という。）、甲板員Aほか3人が乗り組み、さんま棒受網漁の目的で、平成29年9月13日23時50分ごろ、法定灯火を表示し、漁場に向けて北海道釧路市釧路港を出港した。

船長Aは、出港から北海道厚岸湾沖付近に至るまで航海当直につき、14日

01時10分ごろ、次直の甲板員2人と当直を交替し、自室で就寝した。

A船は、04時ごろ、落石岬灯台から226°（真方位、以下同じ。）19.7海里（M）付近において、機関員A₁及び甲板員Aの2人が当直を引継ぎ、約082°の針路及び約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行を続けた。

機関員A₁は、予定の07時からの当直のつもりで01時ごろ就寝していたところ、急遽04時からの当直に変更になって起こされたので、十分な睡眠をとることができず、強い眠気を感じながら当直開始時から操船を担当し、操舵室左舷側の背もたれ付きの椅子に腰を掛け、目視及び‘操舵室左舷側にある8Mレンジとしたレーダー’（以下「1号レーダー」という。）による見張りを行い、04時30分ごろ眠気を払拭しようとして操舵室左舷前方の窓を開け、その後も椅子に腰を掛けて当直を続けていたものの、いつしか居眠りに陥った。

甲板員Aは、操舵室右舷側の背もたれ付きの椅子に腰を掛け、目視及び‘操舵室中央及び右舷側にレーダー画面がある4Mレンジとしたレーダー’（以下「2号レーダー」という。）による見張りを行っていたところ、船首方約2～3MにB船の映像を認め、機関員A₁に、B船を避けるよう進言した。

甲板員Aは、機関員A₁が、自身の声に反応して「うん、うん」と言いながらうなずいたように見えたので、そのうち針路を変更して、船首方のB船を避けるだろうと思い、見張りを続けた。

機関員A₁は、04時50分ごろ、一時的に目が覚め、船内の時計で時刻を確認し、あと10分経過したら機関室の点検に行こうと考えながら当直を続けていたところ、再度居眠りに陥った。

甲板員Aは、04時57分ごろ、船首方300m付近に目視でB船を認め、避けるよう機関員A₁に進言したところ、機関員A₁がまたうなずいたように見えたので、右舷方2M付近を同航している僚船に意識を向けながら見張りを続け、機関員A₁が避航動作をとるのを待った後、船首方に視線を向けたところ、船首方至近に迫ったB船を視認し、衝突の危険を感じるとともに機関員A₁が居眠りに陥っていることに気付き、大声でB船との接近を知らせた。

A船は、機関員A₁が、甲板員Aの大声で目を覚まし、船首方至近に迫ったB船を視認したものの、どうすることもできず、04時58分ごろA船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。

船長Aは、衝撃で目覚めて昇橋し、機関員A₁及び甲板員Aに状況を確認してB船との衝突を知り、B船の乗組員の救助を指示した。

(2) B船

B船は、船長B及び甲板員1人（以下「甲板員B」という。）が乗り組み、

たこ籠漁の目的で、14日00時00分ごろ北海道根室市落石漁港を出港し、数日前に投籠をしていた落石岬南方の漁場を回って揚籠をした後、同じ場所に投籠をすることを3度繰り返した。

B船は、04時10分ごろ落石岬南南西方13M付近の漁場で、付近を航行する他船がB船を見つけやすいよう、航海灯及び全ての作業灯を点灯して4回目の揚籠を開始した。

B船は、04時50分ごろ、揚籠を終え、落石岬灯台から199°13.1M付近で、船首を北北西方に向けて漂泊を始めた。

船長Bは、目視でB船の周囲を確認し、その際に甲板員Bが操舵室の前で休憩しているのを認め、操舵室右舷側の通路で船尾方を向いて漁具の片付けを行った後、04時58分ごろ操舵室に入ろうとしたとき、ドーンという衝撃を感じた。

B船は、船体が右舷側に大傾斜し、そのまま転覆した。

船長Bは、B船の船体が自身に覆いかぶさる状況となった後、そこから逃れて海面に顔を出したところをA船の乗組員に救助された。

甲板員Bは、行方不明となった。

B船は、根室市花咲港に向けてえい航中に沈没した。

本事故の発生日時は、平成29年9月14日04時58分ごろで、発生場所は、落石岬灯台から200°13.2M付近であった。

(付図1 推定航行経路図、写真1 A船、写真2 B船 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、死傷者はいなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、甲板員Bは、行方不明となり、船長Bは、頭部に創傷を負った。

甲板員Bは、後日、死亡認定により死亡届が受理され、除籍された。

2.3 船舶の損傷に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、A船は、船首部に擦過傷、船首部ハンドレールに曲損、竹竿等の漁具に折損を生じた。

(2) B船

船長Bの口述によれば、B船は、操舵室左舷側に破口等を生じ、花咲港に向けてえい航中に沈没した。

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 57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53年12月15日

免許証交付日 平成25年3月18日

(平成31年2月3日まで有効)

機関員A₁ 男性 48歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 昭和59年9月28日

免許証交付日 平成26年7月16日

(令和元年7月15日まで有効)

機関員A₂ 男性 30歳

一級小型船舶操縦士

免許登録日 平成17年7月20日

免許証交付日 平成27年6月3日

(令和2年7月19日まで有効)

甲板員A 男性 38歳

操縦免許等 なし

船長B 男性 47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4年4月17日

免許証交付日 平成29年2月8日

(令和4年4月16日まで有効)

甲板員B 男性 45歳

操縦免許等 なし

(2) 主な乗船履歴等

船長A、機関員A₁、機関員A₂、甲板員A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであり、いずれも本事故当時の健康状態は良好であった。

① 船長A

16歳から2年間、親戚の小型漁船に甲板員として乗船しており、18歳

で免許を取得してから約39年間、自身が所有する小型漁船に船長として乗り組んでいた。

② 機関員A₁

16歳で免許を取得し、船外機船で3年間に漁やあわび漁を行った後、19歳から約29年間、船長Aが所有する小型漁船に機関員や甲板員として乗り組んでいた。

③ 機関員A₂

学校を卒業してから約13年間、船長Aが所有する小型漁船に甲板員や機関員として乗り組んでいた。

④ 甲板員A

15歳から約23年間、小型漁船に甲板員として乗り組んでいた。

⑤ 船長B

学校を卒業してから、約150トンまでの漁船に甲板員として乗船し、23歳で免許を取得してから約23年間、自身の所有する小型漁船に船長として乗り組んでいた。

⑥ 甲板員B

平成28年6月から約1年3か月、B船に甲板員として乗り組んでおり、本事故当時、健康状態は良好に見えた。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

漁船登録番号	MG2-5760
船舶検査済票の番号	第200-39649号
主たる根拠地	宮城県石巻市
船舶所有者	稲荷丸漁業生産組合
総トン数	19トン
L r × B × D	20.10m × 4.23m × 1.31m
船質	軽合金
機関	ディーゼル機関1基
出力	736kW
推進器	4翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	平成25年4月30日

(2) B船

漁船登録番号	HK3-124030
--------	------------

船舶検査済票の番号	第200-38042号
主たる根拠地	根室市
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.9トン
L r × B × D	12.73m×3.24m×1.01m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	450kW
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成19年5月

2.5.2 積載状況等

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、本事故当時、漁獲物を積載しておらず、喫水は、船首約1.0m、船尾約2.0mであった。

(2) B船

B船は、本事故当時、漁獲物としてたこ約300kgを積載しており、喫水は、船首約0.7m、船尾約1.5mであった。

2.5.3 船舶の設備等に関する情報

(1) A船

A船の現場調査並びに機関員A₁及び甲板員Aの口述によれば、次のとおりであった。

A船の操舵室には、レーダーが2台あり、本事故時、1号レーダーを8Mレンジ、2号レーダーを4Mレンジとしてそれぞれ使用していた。

GPSプロッターは、作動中であった。

本事故当時、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

(図1 参照)

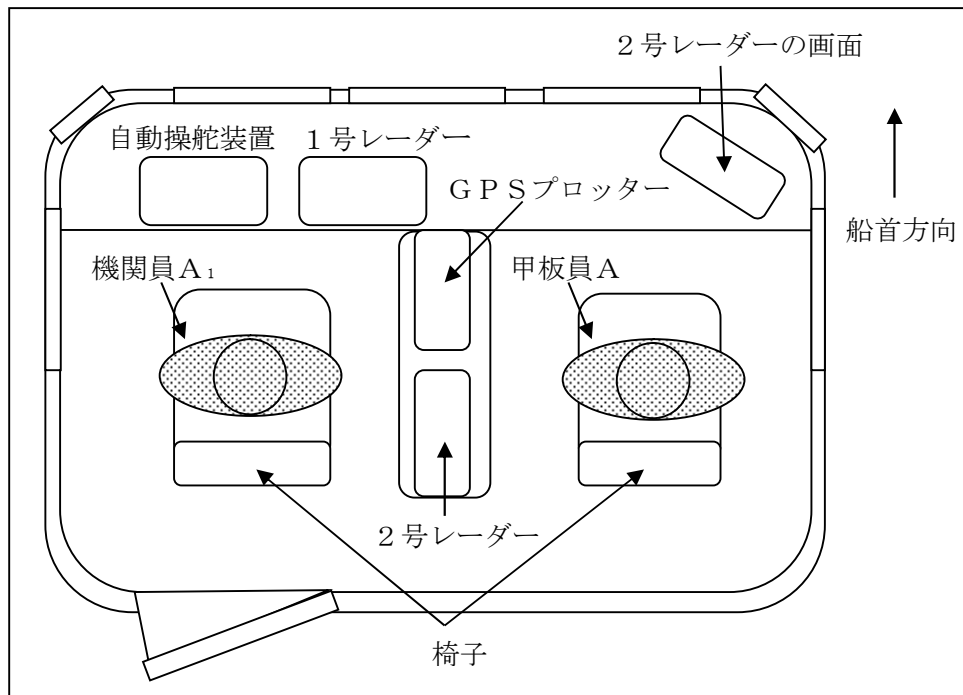


図1 A船操舵室内の航海計器等の配置（本事故時）

(2) B船

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

B船の操舵室には、レーダーが2台あり、本事故時、1台のみ作動中であつた。GPSプロッターは作動中であつた。

本事故当時、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかつた。

(図2 参照)

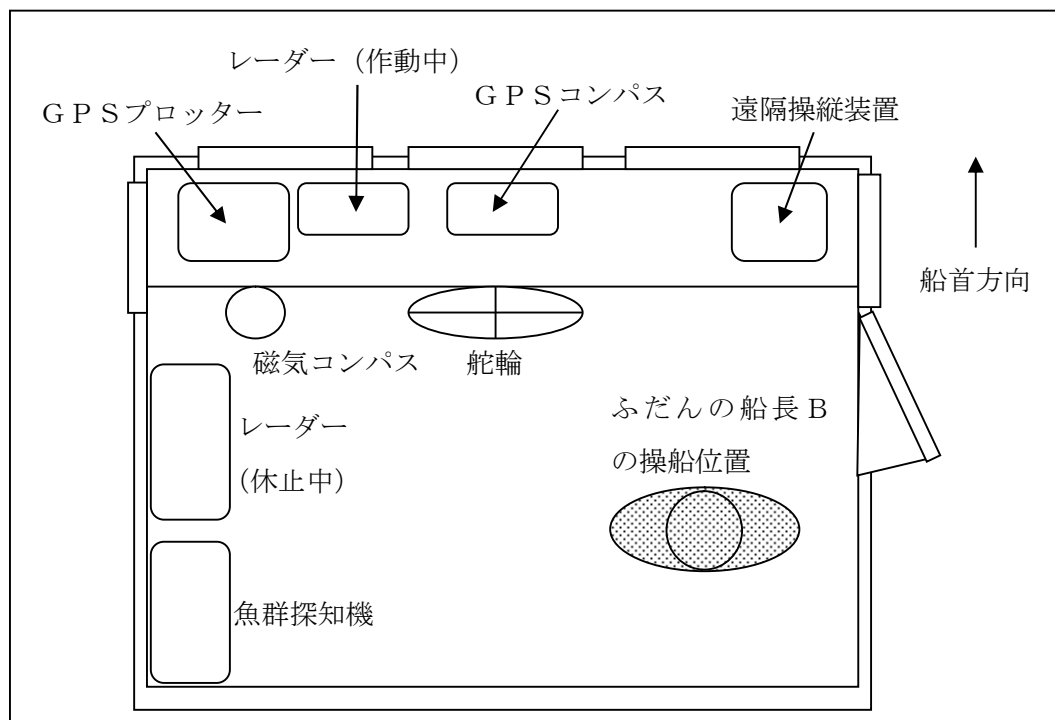


図2 B船操舵室内の航海計器等の配置

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

本事故発生場所の北北東方約43.8kmに位置する根室特別地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。

04時00分 天候 雨、風向 東、風速 5.2m/s、気温 11.8℃、視程 14.9km

05時00分 天候 雨、風向 東、風速 4.6m/s、気温 11.9℃、視程 12.5km

2.6.2 乗組員の観測

機関員A₁、甲板員A及び船長Bの口述によれば、本事故当時の気象及び海象は、次のとおりであった。

(1) 機関員A₁

天気は弱い霧雨で、波は高くなかった。

(2) 甲板員A

航海当直を開始した時、雨が降っていたが、その後曇りになった。波は高くなく、風も強くなかった。本事故前は周囲が暗かったが、本事故後は明るくなっていた。

(3) 船長B

雨が降ったりやんだりしていた。風速約4～5m/sの北東風が吹き、波高は約1.5mだった。視界はそれほど悪くなかった。

2.6.3 日出時刻

海上保安庁刊行の天測暦によれば、本事故当日の日出時刻は、04時56分ごろであった。

2.7 乗組員に対する船長Aの指示について

船長A、機関員A₁及び甲板員Aの口述によれば、船長Aは、ふだんから乗組員に対し、落石岬沖を航行する際は、小型漁船が多いので注意するよう、また、当直中に眠くなったらすぐ知らせよう指示していた。

2.8 A船の航海当直の状況

船長A、機関員A₁、機関員A₂及び甲板員Aの口述によれば、次のとおりであった。

- (1) 航海当直は、3時間交替の2人体制としていた。船長以外の乗組員6人が2人ずつ3組に分けられ、順番に当直についていた。前航の最後に当直を行った組の次組が、次航で最初に当直につく決まりとなっていた。船長は、ふだん当直につかず、出入港の際などに単独で当直についていた。
- (2) 当直の順番は、機関員A₂が船長Aから一任されて管理していた。
- (3) 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43°05.0′ 東経146°15.0′、以下「CP」という。）通過予定時刻の約1時間前から、船長又は機関員A₂が昇橋して、入域手続を行う必要があり、その手続に2時間ぐらにかかることが多かった。
- (4) 機関員A₁及び甲板員Aは、事前に決められた当直順に従い、14日07時ごろから10時ごろまで当直につく予定であったが、04時ごろ就寝中に機関員A₂に起こされ、06時ごろから入域手続を行うので当直順を替わるように言われ、04時ごろから06時ごろまで当直につくこととなった。また、当直の順番の変更について、事前に知らされていなかった。
- (5) 機関員A₁及び甲板員Aは、共に甲板部航海当直部員の証印を受けており、経験豊富な機関員A₁が、操船及びレーダーの操作を担当していた。
- (6) 操舵室左舷側の椅子に操船担当者として経験豊富な者が、右舷側の椅子に経験の浅い者がそれぞれ腰を掛けるよう、船長Aに指示されていた。

2.9 機関員A₁の本事故前の睡眠の状況について

機関員A₁の口述によれば、次のとおりであった。

(1) 本事故2日前

12日06時ごろ、A船が釧路港に入港し、08時ごろまで水揚げ作業を行った。20時ごろ船外に出掛け、23時30分ごろA船に戻り就寝した。

(2) 本事故前日

13日07時ごろ又は08時ごろに起床し、A船に氷を積む作業を約1時間行った後、船外に出掛けた。夕方A船に戻り、船内で休息していた。23時30分ごろから出港の準備を行い、23時50分ごろに出港した。起床後は睡眠をとっていなかった。

(3) 本事故当日

14日00時00分ごろ、機関室の見回りに行き、船長Aの航海当直が終わる01時ごろ船員室で就寝したが、実際に眠りについたのは01時30分ごろだった。

01時ごろ就寝したとき、自身が当直につく予定の07時ごろまで約6時間の睡眠をとることができると考えていた。

自身に知らされずに行われた、急な当直の順番の変更により、機関員A₂に起こされて14日04時ごろから当直につくこととなったので、睡眠時間は約2時間30分であった。

2.10 機関員A₁の居眠りの状況について

機関員A₁の口述によれば、次のとおりであった。

(1) 機関員A₁は、04時ごろ機関員A₂に起こされ、航海当直開始時から強い眠気を感じていたが、船長Aや甲板員Aにその旨を伝えなかった。

(2) 機関員A₁は、04時30分ごろ、操舵室左舷前方の窓を開けた後から04時58分ごろ、甲板員Aの大声で目覚めるまで、04時50分ごろに船内の時計を確認したとき以外の記憶がなかった。

2.11 見張りの状況について

機関員A₁及び甲板員A並びに船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

機関員A₁は、A船がB船に接近していることに衝突直前まで気付かなかった。

甲板員Aは、2号レーダーで船首方約2～3MにB船の映像を認めた際及び船首方300m付近に目視でB船を認めた際、機関員A₁にB船を避けるよう

進言したところ、機関員A₁から眠気を感じている事を知らされておらず、機関員A₁が頷いたように見えたので、機関員A₁が起きており、自身の進言の内容を理解していると思い、機関員A₁が居眠りをしていることに気付かなかった。

(2) B船

船長Bは、04時50分ごろ、本事故発生場所付近で揚籠を終えて漂泊し、周囲の見張りを行った後、甲板上での漁具の片付けに意識を向け、A船がB船に接近していることに気付かなかった。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

- ① A船は、平成29年9月13日23時50分ごろ、法定灯火を表示し、漁場に向けて釧路港を出港した。
- ② A船は、14日04時ごろ、落石岬灯台から226°19.7M付近において、航海当直を機関員A₁及び甲板員Aが引き継ぎ、約082°の針路及び約10knの速力で自動操舵により航行を続けた。
- ③ A船は、04時58分ごろB船と衝突した。

(2) B船

- ① B船は、14日00時00分ごろ、落石漁港を出港した。
- ② B船は、04時10分ごろ、落石岬南南西方13M付近の漁場で、航海灯及び船上の全ての作業灯を点灯して、数日前投籠していたたこ籠の揚籠を始めた。
- ③ B船は、04時50分ごろ揚籠を終え、落石岬灯台から199°13.1M付近で船首を北北西方に向けて漂泊を開始した。
- ④ B船は、04時58分ごろA船と衝突した。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1および3.1.1から、本事故の発生日時は、平成29年9月14日04時58分ごろであり、発生場所は、落石岬灯台から200°13.2M付近であったものと考えられる。

3.1.3 死傷者等の状況

2.2 から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

死傷者はいなかった。

(2) B船

甲板員Bは、行方不明となったが、後日、死亡認定（死亡届）により除籍された。

船長Bは、頭部に創傷を負った。

3.1.4 損傷の状況

2.1 及び 2.3 から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

A船は、船首部に擦過傷、船首部ハンドレールに曲損、竹竿等の漁具に折損を生じた。

(2) B船

B船は、操舵室左舷側に破口等を生じ、花咲港に向けてえい航中に沈没した。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員

2.4 から、次のとおりであった。

① A船

船長A、機関員A₁及び機関員A₂は、適法で有効な小型船舶操縦免許を有していた。

船長A、機関員A₁及び甲板員Aの本事故時の健康状態は、良好であったものと考えられる。

② B船

船長Bは、適法で有効な小型船舶操縦免許を有していた。

船長B及び甲板員Bの本事故時の健康状態は、良好であったものと考えられる。

(2) 船舶

2.5.3 から、A船及びB船は、本事故時、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象等の状況

2.6から、本事故発生場所付近における本事故当時の気象及び海象は、天気は曇り、風向は北東、風力は3、波高は約1.5m、視界は良好であったものと考えられる。

3.2.3 機関員A₁が居眠りに陥った状況

2.1及び2.8～2.10から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 機関員A₁は、航海当直の前に約6時間の睡眠をとることができると思っていたが、機関員A₁に知らされずに行われた、急な当直の順番の変更により、機関員A₂に起こされて当直につき、十分に睡眠をとることができなかつたので、当直開始時から強い眠気を感じていた。
- (2) 機関員A₁は、強い眠気を感じていたこと及び椅子に腰を掛けた状態で当直を続けていたことから、04時30分ごろ操舵室の窓を開けた後、覚醒水準が低下して、いつしか居眠りに陥った。
- (3) 機関員A₁は、04時50分ごろ目が覚め、船内の時計を確認したものの、再度居眠りに陥った。

3.2.4 見張り等に関する解析

2.1、2.10、2.11から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

- ① 機関員A₁は、航海当直中に居眠りに陥り、衝突直前までB船に接近していることに気付かなかつた。
- ② 甲板員Aは、4Mレンジとした2号レーダーにより、船首方約2～3MにB船の映像を認めたことから、操船担当の機関員A₁にB船を避けるよう進言した。
- ③ 甲板員Aは、04時57分ごろ、A船の船首方約300mに目視でB船を認め、船首方に船がいるので避けるよう、機関員A₁に進言した。
- ④ 甲板員Aは、当直中、機関員A₁から眠気を感じていることを知らされておらず、また、2号レーダーでA船の船首方約2～3MにB船の映像を認めた際及び船首方300m付近に目視でB船を認めた際、機関員A₁にB船を避けるよう進言したところ、機関員A₁が、頷いたように見えたことから、機関員A₁が起きており、進言の内容を理解していると思ひ込み、進言が伝わったことを確認していなかつた。
- ⑤ 甲板員Aは、船首方300m付近に目視でB船を認め、機関員A₁に進言した後、A船の右舷方を航行している僚船に意識を向けていた。

- ⑥ 機関員A₁は、当直中に甲板員Aがした進言について、聞こえた記憶がなかった。
- ⑦ 甲板員Aは、船首方至近に迫ったB船を視認し、衝突の危険を感じるとともに機関員A₁が居眠りに陥っていることに気付き、機関員A₁に大声でB船との接近を知らせた。
- ⑧ 機関員A₁は、甲板員Aの大声で目を覚まし、A船の船首方至近にB船を視認したものの、衝突を避ける措置を採ることができなかった。

(2) B船

船長Bは、9月14日04時50分ごろ、本事故発生場所付近で揚籠を終えて漂泊し、周囲の見張りを行った後、甲板上での漁具の片付けに意識を向け、A船がB船に接近していることに気付かなかった。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、3.1.1及び3.2.3～3.2.4から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

- ① A船は、9月14日04時ごろ、落石岬南南西方沖において、機関員A₁及び甲板員Aが航海当直につき、漁場に向けて約082°の針路及び約10knの速力で自動操舵により航行していた。
- ② 機関員A₁は、事前に機関員A₁に知らされずに突然当直の順番の変更が行われたことから、十分に睡眠をとることができず、04時ごろの当直開始時から強い眠気を感じており、また、椅子に腰を掛けた状態で当直を続けていたことから、04時30分ごろ操舵室の窓を開けた後、覚醒水準が低下して、いつしか居眠りに陥った。
- ③ 甲板員Aは、2号レーダーにより船首方約2～3Mに、B船の映像を認め、機関員A₁にB船を避けるよう進言した際、機関員A₁から眠気を感じていることを知らされておらず、機関員A₁が頷いたように見えたことから、機関員A₁が居眠りしているとは思わず、自身の進言の内容を理解していると思い込んだ。
- ④ 機関員A₁は、04時50分ごろ目が覚め、船内の時計を確認したものの、再度居眠りに陥った。
- ⑤ 04時57分ごろ、甲板員Aが、目視でB船が船首方300m付近となったのを認め、再度、船首方に船がいるので避けるよう機関員A₁に進言し、機関員A₁がまた頷いたように見えたことから、自身の進言の内容を理解していると思い込み、進言が伝わったことを確認せず、操船担当の機関員A₁がそのうち避航操船をするだろうと考え、自らは右舷方を航行

する僚船に意識を向けながら見張りを行っていた。甲板員Aの進言は、居眠りに陥っている機関員A₁に伝わらなかった。

- ⑥ 甲板員Aは、衝突直前、船首方至近に迫ったB船を視認し、衝突の危険を感じるとともに機関員A₁が居眠りに陥っていることに気付き、機関員A₁に大声でB船との接近を知らせると、機関員A₁は目を覚まし、船首方至近に迫ったB船を視認したものの、どうすることもできなかった。
- ⑦ A船は、漂泊中のB船に向く針路のまま航行を続けたことから、B船と衝突した。

(2) B船

- ① B船は、9月14日04時10分ごろ、落石岬南南西方13M付近で、たこ籠漁の揚籠を開始し、船長Bが、目視で見張りを行い、操業を続けていた。
- ② B船は、落石岬南南西方沖で漂泊中、船長Bが、甲板上で漁具の片付けに意識を向け、A船の接近に気付かずに漂泊を続けたことから、A船と衝突した。

4 原因

本事故は、落石岬南南西方沖において、A船が漁場に向けて東北東進中、B船が漂泊中、航海当直中の機関員A₁及び甲板員Aのうち、機関員A₁が居眠りに陥り、甲板員Aが、船首方に認めたB船を避けるよう機関員A₁に二度の進言をしたものの、機関員A₁に伝わらず、漂泊中のB船に向かう針路のまま航行を続け、また、船長Bが、甲板上での漁具の片付けに意識を向け、A船の接近に気付かずに漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。

機関員A₁が居眠りに陥ったのは、事前に機関員A₁に知らされずに突然当直の順番の変更が行われたことから、機関員A₁が十分に睡眠をとることができず、当直開始時から強い眠気を感じていたこと及び椅子に腰を掛けた状態で当直を続けていたことによるものと考えられる。

甲板員Aが行った進言が機関員A₁に伝わらなかったのは、機関員A₁が居眠りに陥っていたこと、及び甲板員Aが、機関員A₁から眠気を感じていることを知らされておらず、機関員A₁にB船を避けるよう二度の進言をした際、機関員A₁が頷いたように見えたことで、機関員A₁が居眠りしているとは思わず、自身の進言の内容を理解していると思い込み、進言が伝わったことを確認していなかったことによるものと考えられる。

5 再発防止策

本事故は、落石岬南南西方沖において、A船が漁場に向けて東北東進中、B船が漂泊中、機関員A₁が居眠りに陥り、甲板員Aが、船首方に認めたB船を避けるよう機関員A₁に二度の進言をしたものの、機関員A₁に伝わらず、漂泊中のB船に向く針路のままで航行を続け、また、船長Bが、甲板上での漁具の片付けに意識を向け、A船の接近に気付かずに漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。

したがって、同種事故の再発防止のため、以下のことが考えられる。

- (1) 複数人で航海当直を行うときは、当直者間で指示や進言の内容について相互に確認し合うなど、緊密な意思の疎通を図り、衝突のおそれのある他船を認めるときは、早期に避航動作をとること。
- (2) 航海当直中に眠気を催した場合は、立ち上がって体を動かしたり、外気に当たったりするなどして、眠気を払拭すること。また、眠気を払拭できないときは、船長にその旨を告げ、船長や他の乗組員に当直を交替してもらうこと。
- (3) 船長は、航海当直予定表を定めた場合、又はこれを変更した場合は、船員室その他の適当な場所に掲示しておくこと。また、当直の順番を変更する場合、乗組員に対し、早期に変更の内容を周知することが望ましい。
- (4) 運航中の居眠りを防止するため、休息時間に十分な睡眠をとることが望ましい。
- (5) 漂泊中であっても目視及びレーダーを使用して接近する他船の早期発見に努めるなど、常時適切な見張りを行うこと。また、接近する他船があれば、警告信号を吹鳴すること。

付図1 推定航行経路図

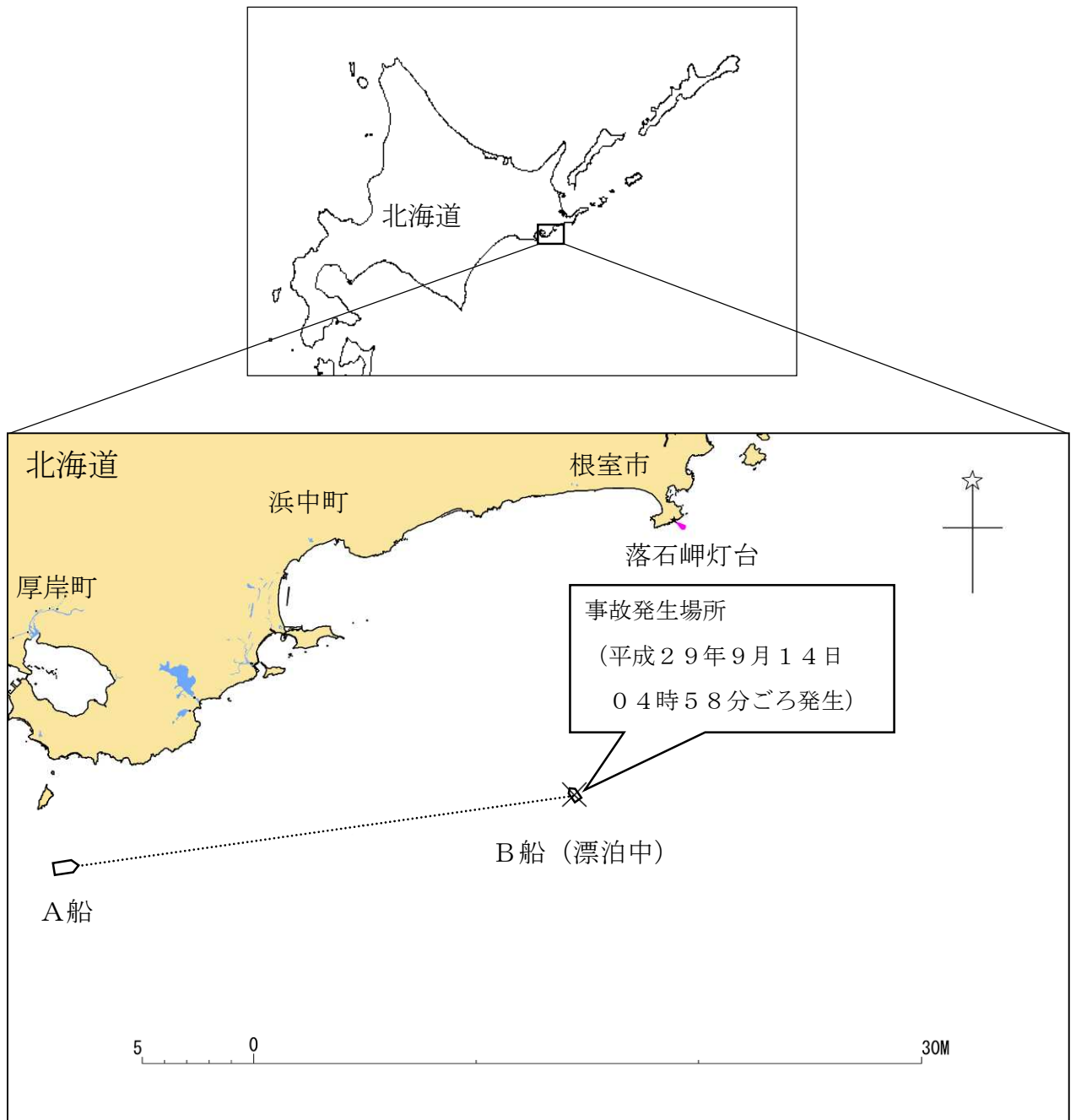


写真1 A船



写真2 B船

