

船舶事故調査報告書

令和4年1月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和3年2月15日 05時30分ごろ
発生場所	長崎県対馬市黒島東方沖 対馬黒島灯台から真方位091° 7.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 18.9′ 東経129° 34.2′）
事故の概要	漁船20帝尊 ^{ていそん} は南南東進中、また、漁船第三勇漁丸 ^{ゆうりょう} は漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年3月2日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 20帝尊、19トン NS2-23385（漁船登録番号）、株式会社はまだ漁業 第292-48739号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第三勇漁丸、9.7トン NS2-17208（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷、左舷船首部の錨台に破損 B 左舷船首部外板に破口、前部マストに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 3（平均風速約4m/s、最大瞬間風速約7～9m/s）、視界 良好 海象：波高 約1.5m 日出時刻：07時04分ごろ（長崎県）
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、操業を終えて帰港することとし、法定灯火を表示して船長Aが背もたれ付きの椅子に腰を掛けて単独で操船に当たり、約10ノットの対地速力で、長崎県佐世保市神崎漁港 ^{かみせぼ こうさき} に向けて自動操舵により南南東進した。 船長Aは、帰港できる安堵感から気が緩み眠気を感じていたため、居眠り防止の目的で、コーヒーを飲んだり、操舵室の窓を開けた状態で煙草を吸ったりしていたが、これまで居眠りに陥ったことがなかったため、眠気を我慢できると思い、同じ姿勢のまま操船を続けた。 A船は、船長Aが、船首方約3MにB船の明かりを認めたものの、居眠りに陥り、B船に向かって航行を続け、B船と衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を消灯してレーダーを休止状態とし、集魚灯を点灯して船首を東北東方に向け、船首からパラシュート型シーアンカーを投入して漂泊しながらいか釣り漁を始め

	<p>た。</p> <p>B船は、船長Bが、これまで操業中に接近する他船が漂流中のB船を避けてくれており、危険な状況に遭遇したことがなかったため、前部甲板で船尾方を向いて立ち、顔を下に向けた姿勢でいかの箱詰め作業を行いながら漂流を続けていたところ、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、自動操舵で南南東進中、単独で操船中の船長Aが居眠りに陥り、前路で漂流中のB船に向かって航行を続けたことから、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、眠気を感じた際、これまで居眠りに陥ったことがなく、眠気を我慢できると思い、背もたれ付きの椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を東北東方に向けて漂流中、船長Bが、接近する他船が漂流中のB船を避けてくれると思い、前部甲板で船尾方を向いて立ち、顔を下に向けた姿勢でいかの箱詰め作業を行いながら漂流を続けたことから、左舷船首方から接近する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、これまで操業中に接近する他船が漂流中のB船を避けてくれており、危険な状況に遭遇したことがなかったことから、接近する他船が漂流中のB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が自動操舵で南南東進中、B船が漂流中、単独で操船中の船長Aが居眠りに陥り、前路で漂流中のB船に向かって航行を続け、また、船長Bが、接近する他船が漂流中のB船を避けてくれると思い、前部甲板で船尾方を向いていかの箱詰め作業を行いながら漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 単独で自動操舵により操船中の操船者は、眠気を感じた際、椅子から立ち上がったたり、手動操舵に切り替えたりするなど、居眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 船長は、漂流中であっても周囲の適切な見張りを行い、接近する他船がある場合は、有効な音響信号による注意喚起を行うなど、余裕のある時機に衝突を避けるための措置を講じること。 ・ レーダーを装備する船舶の船長は、レーダーを有効に活用して見張りを行うこと。