

船舶事故調査報告書

令和5年10月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和5年3月18日 17時05分ごろ
発生場所	長崎県対馬市比田勝港東北東方沖 比田勝港 雷 埼灯台から真方位074°20.7海里（M）付近 （概位 北緯34°44.8′ 東経129°53.0′）
事故の概要	漁船20垂蘭は、北北東進中、また、漁船第五日新丸は、船首を北東方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 20垂蘭は、船首部外板に破口を生じ、また、第五日新丸は、船尾部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年4月10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 20垂蘭、19トン NS2-23399（漁船登録番号）、株式会社はまだ漁業（A社） 22.25m（Lr）×4.48m×1.92m、FRP ディーゼル機関、809kW、平成20年12月5日 第292-48735号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第五日新丸、19トン TT2-1925（漁船登録番号）、日新丸水産有限会社（B社） 18.90m（Lr）×3.79m×1.73m、FRP ディーゼル機関、736kW、昭和63年6月4日 第272-17260号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 26歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成27年9月25日 免許証交付日 令和3年8月24日 （令和8年10月12日まで有効） B 船長B 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14年10月15日

	免許証交付日 令和4年10月12日 (令和9年10月14日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板に破口 B 船尾部外板に破口、オーニング支柱に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m 日没時刻：18時30分ごろ
事故の経過	<p>A船は、まき網漁業に従事する運搬船兼探索船で、船長A及び甲板員1人（以下「甲板員A」という。）が乗り組み、まき網漁を行う目的で、令和5年3月18日09時00分ごろ、長崎県佐世保市神崎漁港をまき網船団と共に出港し、対馬市上島南東方沖から北北東方沖にかけての漁場に向かった。</p> <p>船長Aは、A船が対馬市下島南南東方沖を航行中、13時00分ごろ、甲板員Aから操船を引き継いで、操舵室右舷側の背もたれ付きの椅子に腰を掛け、レーダー、GPSプロッター及びソナー等を作動させ、真方位約010～011°の針路及び約10～11ノットの対地速力で自動操舵によりA船を航行させた。</p> <p>船長Aは、A船が上島東方沖を北北東進中、16時00分ごろ、ソナーで魚影を探していたところ、天気が良く、単調な作業で気が緩み、眠気を催し始めたので、時々、コーヒーを飲んだり、椅子から立ち上がったたり、操舵室から出て外気に当たったりして眠気を払拭しながら操船を続けた。</p> <p>船長Aは、16時40分ごろ椅子に腰を掛けた姿勢のままソナーで魚影を探しながら操船を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。(写真1参照)</p>
	
	写真1 船長Aの操船姿勢（再現）

	<p>船長Aは、A船がそのままの針路及び速力で航行を続け、17時05分ごろ衝撃を感じて目を覚ました。</p> <p>船長Aは、前方を見たところ、B船を認めてA船とB船とが衝突したことに気付き、直ちに主機を中立運転とした。</p> <p>船長Aは、甲板員Aの負傷状況、A船及びB船の損傷状況を確認し、船長Bから本事故の発生を海上保安庁に通報している旨を聞き、現場海域で海上保安庁が来援するのを待った後、A船を操船して比田勝港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人（インドネシア共和国籍）が乗り組み、いか釣り漁の目的で、3月17日15時00分ごろ比田勝港を出港し、同港東北東方沖の漁場に向かった。</p> <p>B船は、17時00分ごろ漁場に到着し、主機を停止して船首からパラシュート型シーアンカーを投入して漂流を開始し、18時00分ごろから18日07時00分ごろまでいか釣り漁を行った。</p> <p>船長Bは、釣果があったので、同じ場所でいか釣り漁を行うこととし、12Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、レーダーで周囲の見張りを行いながら漂流を続けた。</p> <p>船長Bは、その後、B船の船首が北東方を向き、いか釣り漁の準備を終えて操舵室中央後部の上下2段に分かれた上段の板の間に腰を掛けていたところ、B船の南方沖でいか釣り漁の目的で漂流していた知人の漁船から漁業無線で上島沖に向けて多数のまき網漁船（以下「まき網漁船群」という。）が北進している旨を聞き、しばらくして12MレンジとしたレーダーでB船に向けて南方から接近するまき網漁船群の映像を認めた。</p> <p>船長Bは、レーダーのレンジを6Mレンジに変更し、レーダーで周囲の見張りを行いながら漂流を続け、16時ごろ初認していたまき網漁船群がB船を避けて通過していくのを認めた。</p> <p>船長Bは、その後もレーダーでB船に向けて南方から接近するまき網漁船群の映像を認め、まき網漁船群がB船を避けて通過していくので、立ち上がってその状況を見た後、板の間に腰を掛けようとしたところ、突然、衝撃を受けた。</p> <p>船長Bは、周囲を見回したところ、船尾方にA船を認めてB船とA船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、乗組員の負傷状況、及びB船の損傷状況の確認を行った後、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともにB社に連絡した。</p> <p>B船は、来援した巡視艇により比田勝港にえい航された。 （付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>A船には、船橋航海当直警報装置は、装備されていなかった。</p> <p>船長Aは、A社が所有する漁船に約7年乗船し、本事故の約4年前から船長職をとっていた。</p>

	<p>船長Aは、17日は休暇で、17日22時～23時ごろ就寝して18日07時ごろ起床し、18日は出港した後、操船を引き継ぐまで約4時間休息できていたので、本事故当時、疲れや睡眠不足は感じていなかった。</p> <p>船長Aは、眠気を完全に払拭することはできなかったが、これまでに居眠りに陥ったことがなかったので、椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船に当たっても居眠りに陥ることはなく、眠気を我慢できると思っていた。</p> <p>船長Aは、眠気を完全に払拭することができなかったため、甲板員Aと操船を交替していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、汽笛を備えていた。</p> <p>船長Bは、B社が所有する漁船に約24年乗船し、本事故の約11年前から船長職をとっていた。</p> <p>船長Bは、B船に向けて南方から接近するまき網漁船群の動向には注意を向けていたものの、いか釣り漁の開始前で比田勝港東北東方沖の漁場には多数のいか釣り漁船が漂泊し、ふだん同漁場では航行中のまき網漁船が漂泊中のいか釣り漁船を避けており、また、本事故発生前、南方から接近するまき網漁船群がB船を避けて通過していたので、いつものとおり航行中の全てのまき網漁船群が漂泊中のB船を避けると思っていた。</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、比田勝港東北東方沖を北北東進中、単独で操船中の船長Aが、居眠りに陥り、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、天気が良く、単調な作業での気の緩みによる眠気を感じている状態で、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、比田勝港東北東方沖において、船首を北東方に向けて漂泊中、船長Bが、B船に向けて南方から接近するまき網漁船群を認め、いつものとおり航行中の全てのまき網漁船群が漂泊中のB船を避けると思い込み、まき網漁船群が漂泊中のB船を避けて通過していく状況下で漂泊を続けたことから、同じ針路及び速力で航行中のA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん比田勝港東北東方沖の漁場では航行中のまき網漁船群が漂泊中のB船を避けていたこと、及び本事故当時、南方から接近するまき網漁船群が漂泊中のB船を避けて通過していたことから、いつものとおり航行中の全てのまき網漁船群が漂泊中のB船を避ける</p>

	<p>と思い込んでいたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、比田勝港東北東方沖において、A船が北北東進中、B船が船首を北東方に向けて漂泊中、単独で操船中の船長Aが、居眠りに陥り、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、いつものとおり航行中の全てのまき網漁船群が漂泊中のB船を避けると思い込み、まき網漁船群が漂泊中のB船を避けて通過していく状況下で漂泊を続けたため、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"> ・ 船長は、眠気を払拭できていない状態で単独の操船に当たることなく、他の乗組員と操船を交替したり、他の乗組員を呼んで2人当直としたりするなどして居眠りを防止する措置を採ること。 ・ 単独の操船者は、操船中に眠気を感じ、居眠りを防止する措置を採っても眠気を払拭することができない場合、居眠りに陥る危険性を考慮し、同じ姿勢を続けることなく、椅子に腰を掛けないこと。 ・ 船長は、漂泊中に接近する多数の他船を認めた場合、全ての他船が自船を避けると思い込むことなく、必要に応じて汽笛を吹鳴して注意喚起を行い、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

