

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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

事故種類	衝突
発生日時	令和5年1月16日 13時18分ごろ
発生場所	長崎県西海市平島西方沖 平島灯台から真方位253° 1,500m付近 （概位 北緯32° 59.7′ 東経129° 12.4′）
事故の概要	遊漁船STATUSは、南進中、また、郵便船暖流は、東進中、両船が衝突した。 STATUS は、船底部外板に擦過傷等を生じ、また、暖流は、左舷船側部の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年1月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 遊漁船 STATUS、6.2トン NS2-10817（漁船登録番号）、株式会社谷口製作所 13.60（Lr）m×2.72m×0.84m、FRP ディーゼル機関、368kW、平成28年5月 第293-40735号（船舶検査済票の番号） B 郵便船 暖流、4.98トン NS3-40572（漁船登録番号）、個人所有 11.00m（Lr）m×2.33m×0.86m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数50、昭和50年12月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A 44歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年5月31日 免許証交付日 令和3年5月11日 （令和6年11月25日まで有効） B 船長B 84歳 一級小型船舶操縦士・特殊・特定 免許登録日 昭和51年6月28日 免許証交付日 令和3年11月16日 （令和9年4月23日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船底部外板に擦過傷、推進器翼に曲損 B 左舷船側部に破口及びマスト等に曲損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、令和5年1月16日07時00分ごろ長崎県小値賀町小値賀港を出港し、小値賀島周辺で釣り場を変えながら遊漁を行っていた。</p> <p>船長Aは、長崎県佐世保市宇久島南東方沖の釣り場から、平島南西方沖の弁慶曾根付近に移動することとし、12時30分ごろ同釣り場を出発した。</p> <p>船長Aは、操舵室の背もたれ付きの椅子に腰を掛け、GPSプロッター及び0.75海里(M)レンジとしたレーダーを作動させ、GPSプロッターのカーソルを弁慶曾根付近に合わせて、平島と長崎県新上五島町頭ヶ島との間(以下「相崎瀬戸」という。)の中央部付近に針路を定めて自動操舵とし、約21ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で本船を南進させた。</p> <p>船長Aは、頭ヶ島北東端沖で、間もなく弁慶曾根に到着すると思いつながりながら南進を続け、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを行っていたところ、いつしか居眠りに陥り、13時18分ごろ衝撃を感じて目が覚めた。</p> <p>船長Aは、減速して周囲を確認したところ、B船と衝突して、B船を乗り越えたことが分かり、釣り客にけががないことを確認した後、B船に接近して船長Bにけががないことを確認し、船長BをA船へ移乗させ、A船でB船をえい航して平島漁港へ向かった。</p> <p>B船は、船長が1人で乗り組み、委託された郵便物を運搬する目的で13時00分ごろ平島漁港に向けて新上五島町友住漁港を出港した。</p> <p>船長Bは、約10knの速力で東進中、左舷正横よりやや船首方付近に横切りの位置関係となるA船を認めて減速した後、主機を中立運転として停留した。</p> <p>船長Bは、A船がB船の船首方又は船尾方を通過するものと思いつながりながらA船の動静を目視で確認していたところ、A船が針路を変える様子は認められず、B船の正横付近に向けて接近を続けており、衝突の危険を感じて主機を後進運転としたものの、13時18分ごろB船の前部甲板左舷側ブルワークとA船の船首部とが衝突し、A船がB船上を乗り越えた後、右舷側に着水したのを認めた。</p> <p>船長Bは、船長Aに促されてA船に移乗し、郵便局に本事故の発生を連絡した後、所属する漁業協同組合の僚船に支援を要請した。</p> <p>B船は、平島漁港防波堤突端付近までA船にえい航された後、来援した僚船に横抱きされて、平島漁港に入港した。</p>

	<p>漁業協同組合の職員は、入港してきたB船に損傷を認めて本事故の発生を知り、海上保安庁に118番通報した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、長崎県長崎市長崎港で釣り客を乗船させて宇久島及び小値賀島周辺海域に行き、遊漁を行って長崎港に戻る形態の2泊3日間の遊漁を行うことが多く、前月末から連日遊漁を行っていた。</p> <p>船長Aは、22日間休養日がない状況で遊漁を行っており、本事故当日が2泊3日の遊漁の3日目で、当日及び前日には、21時ごろから翌06時ごろまで睡眠をとっていたが、疲労が溜まっていたと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、ふだん、眠気を感じたときには、立って身体を動かすなどしていたが、本事故時、疲労が溜まっており、短時間で居眠りに陥ってしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、漁業に従事する傍ら、郵便局から委託されて、約30年間、B船で平島漁港と友住漁港との間をほぼ毎日1往復して郵便物の運搬を行っていた。</p> <p>船長Bは、相崎瀬戸を航行する船舶と横切りの位置関係になったときはいつも主機を中立運転として停留し、他船がB船の船首方又は船尾方を通過した後に、航行を再開して目的の港に向かっていった。</p> <p>船長Bは、いつものようにB船を減速させて停留した後、A船がB船を認めて、B船を避航するものと思っており、A船がB船を認めていないとは思っていなかった。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、平島西方沖を自動操舵で南進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥り、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、前路で停留中のB船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、連日遊漁を行って疲労が蓄積された状態であったこと及び椅子に腰を掛けた姿勢であったことから、操船を続けるうち、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>船長Bは、平島西方沖を東進中、左舷方から南進してくるA船を認めた際、A船がB船を避航して船首方又は船尾方を通過すると思って停留していたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、平島西方沖において、A船が南進中、B船が東進中、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、また、船長Bが、A船がB船を避航して船首方又は船尾方を通過すると思って停留していたため、両船が衝突したものと推定される。</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、過度に疲労が蓄積している場合、眠気を感じないまま短時間で居眠りに陥る可能性があるため、椅子に腰を掛けた姿勢で操船を続けず、立って身体を動かすなど居眠り運航の防止措置を採ること。・ 遊漁船の船長は、過度に疲労が蓄積されない程度に、定期的に休養日を設けることが望ましい。・ 遊漁船の船舶所有者は、船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。・ 船長は、自船に接近してくる他船を認めて停留した場合、他船が自船を認識していない可能性があることを考慮して、停留しながらも他船の動きに注意を続け、必要な場合は早期に自船を移動させること。
--------------	--

付図1 事故発生経過概略図

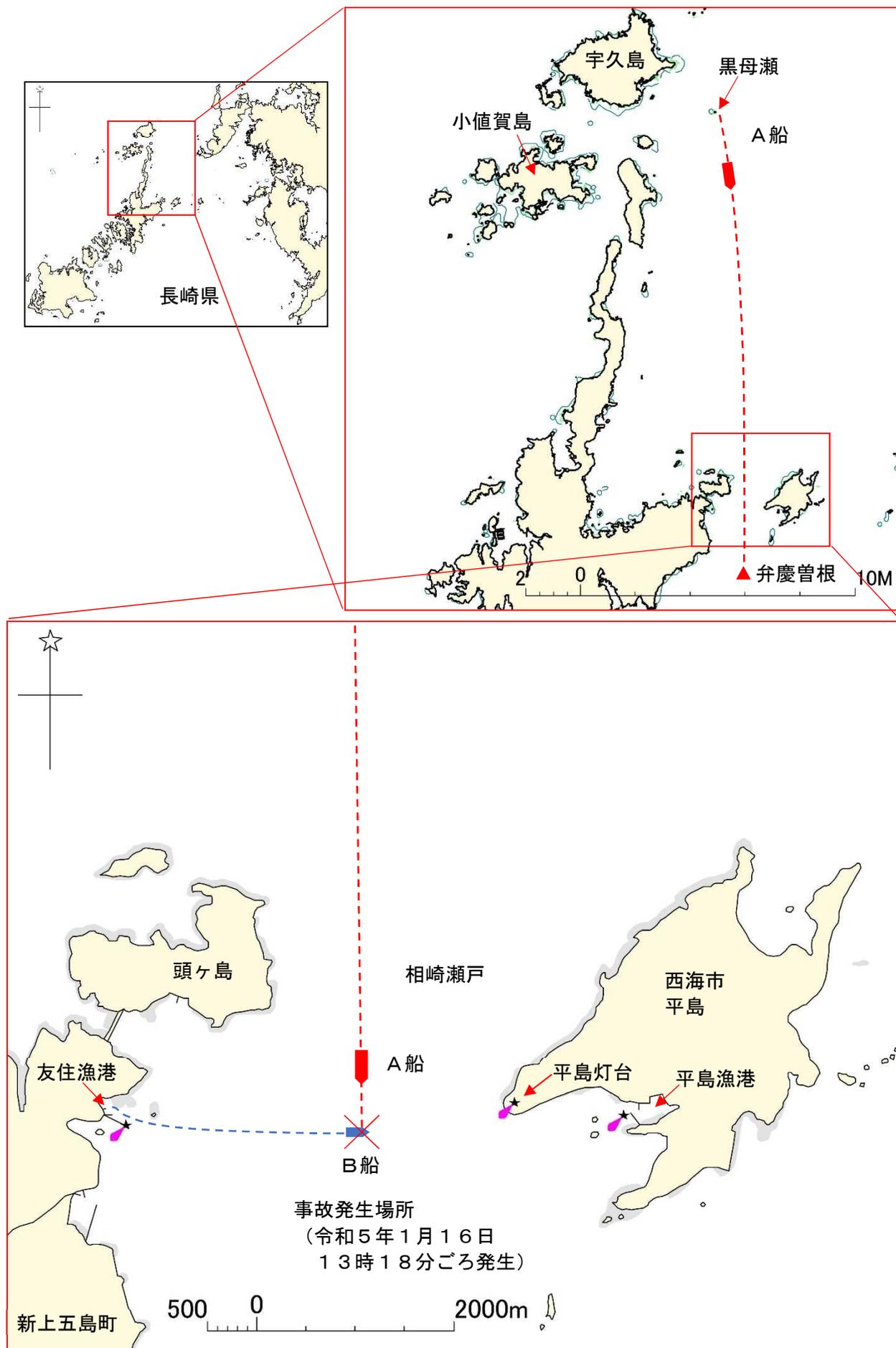


写真1 A船



写真2 B船

