

船舶事故調査報告書

平成22年11月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年8月8日 04時18分ごろ
発生場所	大分県国東市安岐埼東方沖 大分空港飛行場灯台から真方位092° 8.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 28.3′ 東経131° 54.0′）
事故調査の経過	平成22年8月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 貨物船 新北王丸、5,901トン 136771、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 北星海運株式会社 136.21m×21.40m×13.71m、鋼 ディーゼル機関、12,621kW、平成11年10月12日 B 漁船 長福丸、4.99トン OT3-8739（漁船登録番号）、個人所有 11.08m（Lr）×2.57m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和57年6月27日
乗組員等に関する情報	A 三等航海士 男性 22歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成18年11月29日 免状交付年月日 平成21年11月19日 免状有効期間満了日 平成23年11月28日 B 船長 男性 70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50年12月2日 免許証交付日 平成22年4月23日 （平成28年1月23日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷側後部外板に擦過痕 B 船首部にき裂
事故の経過	A船は、船長Aほか11人が乗り組み、シャーシ85台を積載し、伊予灘西航路の推薦航路線に沿ってその右側を約333°（真方位、以下同じ。）の針路、約19.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵として安岐埼東方沖を航行した。 航海士Aは、甲板長Aと船橋当直中、平成22年8月8日04時13分

	<p>ごろ、左舷前方2M付近に4隻の漁船を認めたので、手動操舵に切り換えて約3°右転し、甲板長Aに対してB船に探照灯を照射させて注意を喚起したところ、左方から接近する4隻の漁船のうち、3隻は右転してA船の船尾方を通過する進路となったが、B船の進路は変わらなかった。</p> <p>航海士Aは、衝突の約1～2分前、B船に避航の動作が認められなかったため、右舵15°をとり、甲板長Aが、B船に対して何度も探照灯の照射を行ったが、04時18分ごろ、A船の左舷後部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、小型機船底びき網漁業の目的で、02時30分ごろ僚船とともに大分県守江港を出港し、B船の速力が遅かったため、僚船の最後尾を伊予灘西航路第1号灯浮標付近の漁場に向かって航行していた。</p> <p>船長Bは、いすに座って右肘を棚の上に乗せた姿勢で操船に当たり、約8knの速力で自動操舵により東北東進中、衝突の約20分前の03時58分ごろ、軽い眠気を感じるようになったが、もう少しで漁場に着くので眠気を我慢できると思っていたところ、急に強い眠気を感じ、居眠りに陥った。</p> <p>B船は、船長Bが居眠りしたため、A船からの探照灯の照射に気付かずに同じ針路及び速力で航行し、両船が衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期、海上 平穏</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、漁船は機関音が大きく、汽笛を鳴らしても聞えないと思ったこと、及び夜間に汽笛を使用すると、他の船員に迷惑がかかると思ったことから、汽笛を使用しなかった。</p> <p>船長Bは、5～6年前に睡眠時無呼吸症候群の診断を受け、夜間の睡眠中には、中等度～重度患者用のシーパップ（CPAP：経鼻持続陽圧呼吸法）と称される器具を装着する治療を受けていた。しかし、これまでも休漁日の前夜は、器具の装着が煩わしかったので、CPAPを装着していなかった。</p> <p>船長Bは、不漁のため、事故の2日前から休漁しており、事故の前夜の睡眠時にもCPAPを付けておらず、3日間連続で装着していなかった。</p> <p>そのため、船長Bは、休漁前の2日間は、22時ごろ就寝して翌日05時ごろ起床し、事故の前夜は、22時ごろ就寝して翌日02時ごろに起床したが、前夜は安眠ができていなかった。</p> <p>本船は、02時30分ごろ出港し、16時ごろ帰港する予定であった。 （付表1 A船のAIS情報記録による船位等 参照）</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 1693 815 1738">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1693 1457 1738">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1738 815 1783">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1738 1457 1783">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1783 815 1827">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1783 1457 1827">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1827 815 2074">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1827 1457 2074"> <p>A船は、安岐埼東方沖において、航海士Aが、左方から針路を変えずに接近するB船に対し、探照灯を照射して注意喚起信号を行ったものの、衝突前まで警告信号を行わずに針路及び速力を保持して航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aが、B船に対して探照灯を照射するの</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、安岐埼東方沖において、航海士Aが、左方から針路を変えずに接近するB船に対し、探照灯を照射して注意喚起信号を行ったものの、衝突前まで警告信号を行わずに針路及び速力を保持して航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aが、B船に対して探照灯を照射するの</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、安岐埼東方沖において、航海士Aが、左方から針路を変えずに接近するB船に対し、探照灯を照射して注意喚起信号を行ったものの、衝突前まで警告信号を行わずに針路及び速力を保持して航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aが、B船に対して探照灯を照射するの</p>								

	<p>みでなく、警告信号を行ってれば、船長BがA船に気付き、衝突を回避することができた可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、安岐埼東方沖において、船長Bが、居眠りに陥って航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、夜間の睡眠時に3日間連続で睡眠時無呼吸症候群の治療用のCPAPを装着していなかったことから、睡眠不足の状態であったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、睡眠不足の状態であったこと、いすに座って右肘を棚に乗せた居眠りに陥りやすい姿勢であったこと、及び自動操舵で操船していたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、安岐埼東方沖において、A船が北北西進中、B船が東北東進中、航海士Aが、針路を変えずに左方から接近するB船に対し、探照灯を照射して注意喚起信号を行ったものの、衝突前まで警告信号を行わずに針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、居眠りに陥って航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>

付表1 A船のAIS情報記録による船位等

時刻 (時-分-秒)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
04:12:22	33-26-22.1	131-54-55.4	336	332	19.5
04:13:04	33-26-33.9	131-54-48.3	336	333	19.3
04:13:22	33-26-39.4	131-54-45.0	336	333	19.5
04:16:28	33-27-35.2	131-54-17.5	345	342	19.5
04:16:52	33-27-42.7	131-54-14.8	346	343	19.5
04:17:22	33-27-52.1	131-54-11.4	346	343	19.5
04:17:52	33-28-01.3	131-54-07.7	344	341	19.5
04:18:22	33-28-10.6	131-54-03.9	341	339	19.6
04:18:52	33-28-19.7	131-53-59.6	341	338	19.7