

船舶事故調査報告書

平成23年3月31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 石川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月18日 04時40分ごろ
発生場所	愛媛県松山市安居島 ^{あい} 北北東方沖 安居島灯台から真方位017° 2.1海里(M)付近 (概位 北緯34° 06.3′ 東経132° 43.4′)
事故調査の経過	平成22年9月21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 引船 第三十八 ^{ちようよう} 長洋丸、199トン 131633、長洋海運株式会社 33.65m×8.70m×3.70m、鋼 ディーゼル機関2基、合計1,323kW、平成元年11月12日 B 漁船 第2 ^{こうりよう} 光亮丸、4.8トン HS3-36774（漁船登録番号）、個人所有 11.50m(Lr)×2.76m×0.78m、FRP ディーゼル機関、48.2kW、平成元年4月10日
乗組員等に関する情報	航海士A 男性 49歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年4月24日 免状交付年月日 平成18年1月24日 免状有効期間満了日 平成23年3月18日 船長B 男性 51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19年4月19日 免許証交付日 平成19年4月19日 (平成24年4月18日まで有効)
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長）
損傷	A 船首防舷材に擦過傷 B 船尾ブルワークが脱落、引き索が切断
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、空船で、山口県平郡島北方沖を東進中、航海士Aが、平成22年9月18日02時10分ごろ、単独の船橋当直につき、3Mレンジとしたレーダーを使用し、クダコ水道を通過した。 航海士Aは、操舵室中央にある操舵装置の前で椅子に腰を掛け、針路約045°（真方位、以下同じ。）に定め、対地速力約10ノット(kn)で

	<p>自動操舵により安芸灘の推薦航路（以下「安芸灘北航路」という。）に沿って航行した。</p> <p>航海士Aは、針路を定めたころから、睡眠不足と疲労が蓄積していたことに加え、安芸灘の広い水域に出たことで気が緩み、眠気を感じるようになったが、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたところ、安居島の北西方に差し掛かった頃、居眠りに陥った。</p> <p>A船は、安芸灘北航路灯浮標を通過したのち、約10°右転して安芸灘北航路に沿った針路に変針する予定であったが、変針予定場所で変針せずに同じ針路で北東進した。</p> <p>船長Aは、自室の窓から船首方至近にB船の青色回転灯を視認し、右舷側の外階段からウイングにかけ上がり、船橋内に向けて大声を発した。</p> <p>航海士Aは、船長Aの声を聞いて目が覚め、B船の灯火を視認して直ちに全速力後進及び左舵一杯としたが、04時40分ごろ、安居島灯台から017°2.1M付近で、A船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、操舵室前のマストに緑色全周灯1個と白色全周灯1個を垂直に表示したほか、両舷灯及び船尾灯を表示するとともに、船尾のやぐらに白灯1個を点灯し、04時30分ごろから安芸灘北航路付近の漁場において北東に向けて底びき網のえい網を開始した。</p> <p>船長Bは、えい網を始めたころ、B船の後方約3,000mにA船のマスト灯と両舷灯を視認した。</p> <p>船長Bは、速力約1.8knで北東方にえい網中、A船が、B船を避けてくれるものと思い、A船の動静を見守っていたところ、A船がB船を避航せずに接近して来たので、マストの青色回転灯と船尾甲板上の作業灯2灯を点灯して避航を促し、左舵一杯としたが、A船と衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約1～2m/s、視程 約10M</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、17日00時ごろから19時30分ごろまでの間、船橋当直や福岡県福岡市博多港停泊中の作業などが忙しくて睡眠をとることができず、その後、翌18日02時ごろまで自室で横になっていたが、寝付きが悪かった上に睡眠の途中で2時間程度目が覚めていたので、睡眠不足の状態となっていた。</p> <p>A船は、3人で4時間交替の船橋当直を行い、本事故当時、航海士Aが、02時の当直交替に寝過ぎしてしまい、前直者に起こされて02時10分ごろ船橋当直を交替した。</p> <p>航海士Aは、ふだん眠気を感じたときには、椅子から離れてウイングで外気に当たったり、コーヒーを飲んだりして眠気を払拭していたが、本事故当時は、疲れていたことから、椅子に腰を掛けた状態で船橋当直を続けた。</p> <p>航海士Aは、健康状態は良好で、薬やアルコールの摂取はなかった。</p> <p>A船には、居眠り防止援助装置が設置されていなかった。</p> <p>B船は、直径約8mm及び長さ約200mのワイヤーロープ2本の引き索により、長さ約30mの底びき網を引いており、投網に約5分、えい網に約1時間20分及び揚網に約10分かけて、1日に1回のみ操業を行っていた。</p>

	<p>船長Bは、操業中に他船が接近した場合、これまではB船の青色回転灯を点灯すれば、他船がB船を避航してくれていたため、本事故前もA船に対して避航を促すつもりで青色回転灯を点灯した。</p> <p>B船には、汽笛が装備されていたが、船長Bは、汽笛が船首方向に向けて設置されているので、後方から接近するA船には汽笛を鳴らしても聞こえないだろうと思い、鳴らさなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船は、安居島北北東沖を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、睡眠不足と疲労の蓄積に加え、安芸灘の広い海域に出たことで気が緩み、居眠りに陥ったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、安居島北北東沖においてトロールによる漁ろうに従事して北東進中、船長Bが、A船がB船を避航せずに接近するので、A船に対して青色回転灯などを点灯して避航を促したものの、その後もA船が避航せずに接近したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、トロールにより漁ろうに従事している船舶であることを示す緑色全周灯1個と白色全周灯1個を垂直に表示したほか、対水速力があることを示す両舷灯及び船尾灯を表示していたものと考えられる。</p> <p>A船は、居眠り防止援助装置を設置していなかったが、同装置が設置されていれば、船橋当直者が居眠りに陥った際、警報音で目を覚ますことができ、本事故の発生が防止できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、安居島北北東沖において、A船が自動操舵で北東進中、B船がトロールにより漁ろうに従事して北東進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、居眠りに陥ったため、B船に気付かずに航行し、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>	