

船舶事故調査報告書

平成23年5月26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
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年5月5日（水、祝日） 16時10分ごろ
発生場所	愛媛県松山市安居島東方沖 安居島灯台から真方位114° 0.62海里（M）付近 （概位 北緯34° 03.9′ 東経132° 43.3′）
事故調査の経過	平成22年5月12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 第二鈴鹿丸、198トン 131718、天翔汽船有限会社 49.59m×7.80m×3.30m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成3年7月3日 B モーターボート K II、5トン未満 281-34391 愛媛、株式会社マーク住研 8.30m（Lr）×2.42m×0.69m、FRP ディーゼル機関、132.39kW、平成8年12月
乗組員等に関する情報	A 機関長A 男性 51歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年12月6日 免状交付年月日 平成18年12月6日 免状有効期間満了日 平成23年12月5日 B 船長B 男性 61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8年9月6日 免許証交付日 平成17年10月13日 （平成23年9月5日まで有効）
死傷者等	負傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 船首部大破
事故の経過	A船は、船長及び機関長Aほか2人が乗り組み、苛性ソーダ約285m ³ を積載して来島海峡航路の北側航路外を西進し、平成22年5月5日15時00分ごろ、愛媛県今治市大下島南方において、船橋当直中の船長が、クダコ水道に向かうため、約237°（真方位、以下同じ。）の針路に定めたのち、機関長Aに単独の船橋当直を引き継いだ。

	<p>機関長Aは、約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により安芸灘を南西進し、広島県呉市^{いつき} 島の南方を通過したのち、安居島と小安居島の間に向けて航行していたとき、右舷船首3.5M付近に、A船の前路を高速力で左方に横切る態勢のB船を視認したが、A船の右舷側にA船を追い越す態勢の同航船がいたので、針路及び速力を保って航行した。</p> <p>機関長Aは、船首を左方に横切ったB船がA船の左舷船首方で左転してA船の前路に向けて航行を始めたことに気付き、同航船がA船を追い越して右舷前方を航行していたので、手動操舵に切り換えて右舵約5°をとり、B船にA船の船尾方を通過させようとした。</p> <p>機関長Aは、B船が高速力でA船に接近して来たので、機関を中立にするとともに、汽笛で短音1回を吹鳴して更に右舵をとったが、16時10分ごろ、安居島灯台から114°0.62M付近で、A船の左舷船首とB船の船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、船長Bが、操縦席で椅子に腰を掛けて両手で操縦ハンドルを操作して操縦に当たり、クダコ水道を北進して愛媛県怒和島^{ぬわ}北東部の風切鼻東方沖で安居島と小安居島との間に向け、機関回転数毎分約3,300~3,500として約25knの速力で北東進した。</p> <p>船長Bは、本事故当日まで3日間連続して釣りに出かけ、起床時刻が早かったことから睡眠不足となり、疲労が蓄積していた上に、クダコ水道を通過して広い海域に出たことから緊張感が緩み、眠気を感じるようになったが、椅子に腰を掛けた姿勢で操縦を続けるうち、居眠りに陥った。</p> <p>B船は、船長Bが居眠りしたため、操縦ハンドルが無意識に回され、約25knの速力で蛇行しながらA船に接近し、A船と衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、本事故後、B船のGPSプロッターに残っていた事故前の航跡が大きく蛇行していることを確認した。</p> <p>船長Bは、薬の服用又はアルコールの摂取はなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当日まで3日間連続して釣りに出かけ、早朝に起床したことから、睡眠時間が1日約4~5時間しかとれていなかった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="515 1478 815 1525">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1478 1457 1525">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1525 815 1572">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1525 1457 1572">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1572 815 1619">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1572 1457 1619">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="515 1619 815 1906">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1619 1457 1906"> <p>B船は、安居島東方沖を北東進中、船長Bが、本事故前の3日間連続して釣りに出かけ、睡眠不足と疲労が蓄積していた上に、クダコ水道を通過して広い海域に出たことで緊張感が緩み、居眠りに陥ったことから、B船の操縦ハンドルが無意識に回され、約25knの速力で蛇行しながらA船に接近し、A船と衝突したものと考えられる。</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>B船は、安居島東方沖を北東進中、船長Bが、本事故前の3日間連続して釣りに出かけ、睡眠不足と疲労が蓄積していた上に、クダコ水道を通過して広い海域に出たことで緊張感が緩み、居眠りに陥ったことから、B船の操縦ハンドルが無意識に回され、約25knの速力で蛇行しながらA船に接近し、A船と衝突したものと考えられる。</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>B船は、安居島東方沖を北東進中、船長Bが、本事故前の3日間連続して釣りに出かけ、睡眠不足と疲労が蓄積していた上に、クダコ水道を通過して広い海域に出たことで緊張感が緩み、居眠りに陥ったことから、B船の操縦ハンドルが無意識に回され、約25knの速力で蛇行しながらA船に接近し、A船と衝突したものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、安居島東方沖において、A船が南西進中、B船が北東進中、船長Bが、居眠りに陥ったため、B船の操縦ハンドルが無意識に回され、B船が約25knの速力で蛇行しながらA船に接近し、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>								