

船舶事故等調査報告書

平成23年9月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011長第29号
事故等種類	衝突
発生日時	平成23年4月15日 03時30分ごろ
発生場所	東シナ海 鹿児島県屋久島灯台から真方位261°176海里（M）付近 （概位 北緯29°54.8′ 東経127°03.1′）
事故等調査の経過	平成23年4月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	A 船種船名不詳 B 漁船 第三新栄丸、19トン NS2-10568（漁船登録番号）、株式会社新栄丸水産
乗組員等に関する情報	A 不明 B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	A 不明 B なし
損傷	A 不明 B 右舷船首部破損、バルバスバウに破口
事故等の経過	B船は、船長Bほか5人が乗り組み、東シナ海の漁場で操業を終え、水揚げのために長崎県長崎市三重式見港へ向かい、船長Bが、単独で操船に当たり、椅子に腰を掛けて新たな漁場を開拓するために魚群探知機とソナーを見ながら、約8.5ノットの対地速力で手動操舵により北東進中、レーダーで前方約3Mのところに5隻の船舶（以下「漁船群」という。）の映像を認めた。 船長Bは、前方の漁船群を確認できたことからもういいだろうと思い、2Mに設定していた自動衝突予防援助装置のガードリングを解除し、漁船群に接近してから変針するつもりで直進していたところ、居眠りに陥り、平成23年4月15日03時30分ごろ、A船とB船の右舷船首部とが衝突した。 船長Bは、長崎県漁業無線局に事故を連絡し、現場で待機していたところ、A船を含めた漁船群はその場を立ち去り、来援した海上保安庁の巡視船及び航空機によって捜索されたが、A船を発見することはできなかった。 B船は、巡視船に伴走されて自力航行により鹿児島県串木野市串木野港に向かった。
気象・海象	気象：天気 霧、視界 不良
その他の事項	B船は、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示していた。 船長Bは、前日に破れた網の修理を行ったことから、約2時間の睡眠しかとれず、本事故当時少し睡眠不足であった。 船長Bは、漁船群を肉眼で見たところ、ぼんやりとした明かりが見えたことから、集魚灯を点灯して流しているまき網船だと思った。

分析	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>A 不明、B あり</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>B船は、屋久島灯台西方沖の東シナ海を北東進中、船長Bが、椅子に腰を掛けた姿勢で当直していたところ、居眠りに陥ったことから、前路のA船に向かって航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、睡眠が不足していたこと、及び背もたれ付きの椅子に腰掛け、居眠りに陥りやすい姿勢で操船に当たっていたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> <p>A船は、本事故後に航行していったことから、特定することができなかつたため、A船における衝突に至る状況を明らかにすることはできなかつた。</p>
原因	本事故は、夜間、屋久島灯台西方沖の東シナ海において、A船が航行中、B船が北東進中、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	
参考	<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"> ・操船中に眠気を催した場合は、立って操船するなど、居眠り防止の措置をとること ・自動衝突予防援助装置を有効に活用すること 	