

船舶事故調査報告書

平成24年2月2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 庄 司 邦 昭

委員 石 川 敏 行

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年10月4日 16時00分ごろ
発生場所	山口県下関市角島 ^{つの} 西北西方沖 角島灯台から真方位290° 8.2海里（M）付近 （概位 北緯34° 24.0′ 東経130° 41.2′）
事故調査の経過	平成23年10月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 漁船 第三十八 ^{だいえい} 大栄丸、18トン YG2-7711（漁船登録番号）、個人所有 19.48m（Lr）×4.23m×1.61m、FRP ディーゼル機関、569kW（漁船法馬力数）、平成5年7月14日 B 漁船 第二 ^{かすが} 春日丸、4.7トン FO3-33202（漁船登録番号）、個人所有 11.72m（Lr）×2.73m×0.99m、FRP ディーゼル機関、315kW（漁船法馬力数）、平成2年12月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50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63年5月26日 免許証交付日 平成19年11月22日 （平成25年5月25日まで有効） B 船長B 男性 36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16年5月28日 免許証交付日 平成21年3月23日 （平成26年5月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 右舷船尾部に破口、操舵室窓ガラスを破損
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、平成23年10月4日15時00分ごろ山口県下関市特牛漁港を出港し、船長Aが、椅子に腰を掛けて単独で当直に当たり、角島北西方約15～20Mのいか一本釣り漁の漁場に向けて約10ノットの対地速力で自動操舵により北西進した。 船長Aは、角島西北西方沖を航行中、15時50分ごろ、僚船の船長との電話を終えて周囲を見たところ他船を認めなかったため、安心して眠気

	<p>を催すようになり、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>船長Aは、居眠りをしていたので、前路で錨泊中のB船に気付かずに航行し、16時00分ごろ、角島灯台から真方位290° 8.2M付近において、A船の船首部とB船の右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、10月3日15時00分ごろ福岡県北九州市岩屋漁港を出港して夜間にはえ縄漁を行い、ほとんど睡眠をとらずに操業を続けた。</p> <p>B船は、翌4日13時00分ごろ角島西北西沖において錨泊し、船長Bが、夜間の操業に備えて準備作業を行い、同作業を終えて周囲を見たところ、他船を認めなかったため、15時50分ごろ夜間の操業に備えて船室で仮眠をとった。</p> <p>B船は、船首を北東方に向けて錨泊中、A船と衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて目が覚め、B船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、衝撃を感じて目が覚め、A船と衝突したことを知り、海上保安庁に連絡した。</p> <p>A船は、浸水したB船を岩屋漁港へえい航した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好</p> <p>海象：波 ほとんどなし、潮流 ほとんどなし</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、特牛漁港を基地としていか一本釣り漁に従事しており、日頃は、15時～16時ごろ同漁港を出港して角島北西方約15～20Mの漁場で夜間に操業を行い、翌日08時～09時ごろ帰港する操業形態をとっていた。</p> <p>船長Aは、本事故前には連日出漁し、1日に約2～3時間しか睡眠をとっていなかったため、本事故当時、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であった上、風邪を引いていたため睡眠作用のある風邪薬を服用していた。</p> <p>B船は、はえ縄漁に従事しており、日頃は、15時ごろ岩屋漁港を出港して同漁港北方約30Mの漁場で数日間操業したのち、同漁港に帰港する操業形態をとっていた。</p> <p>船長Bは、睡眠不足や疲労の蓄積を感じたときには、夜間の操業に備え、錨泊して仮眠をとるようにし、仮眠している間は日没前から白色の全周灯及び黄色の回転灯を点灯するようにしており、本事故当時も白色の全周灯及び黄色の回転灯を点灯していた。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、角島西北西方沖を自動操舵により北西進中、単独で船橋当直中の船長Aが、椅子に腰を掛けて当直を行っていたところ、居眠りに陥ったことから、前路で錨泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、連日の出漁で1日に約2～3時間しか睡眠をとっていなかったため、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であった上、風邪を引いていたため睡眠作用のある風邪薬を服用していたものと考えられる。</p>

	<p>B船は、角島西北西方沖において錨泊中、船長Bが、夜間の操業に備えて船室で仮眠をとっていたことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、前夜の操業でほとんど睡眠をとっていなかったため、睡眠不足の状態であったものと考えられる。</p> <p>A船は、居眠り防止装置を設置していれば、船橋当直者が居眠りに陥った際、警報音で目覚めることができ、本事故の発生を回避することができた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、角島西北西方沖において、A船が自動操舵により北西進中、B船が錨泊中、単独で船橋当直中の船長Aが居眠りに陥り、また、船長Bが船室で仮眠をとっていたため、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>
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"> ・睡眠不足や疲労が蓄積した場合には、適宜、休養をとること。 ・当直中に眠気を催したときは、椅子から立ち上がり、身体を動かすなどして眠気の払拭に努めること。