

# 船舶事故調査報告書

平成25年11月7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 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年3月6日 22時30分ごろ
発生場所	香川県多度津町 <sup>ふたおもて</sup> 二面島西方沖 二面島灯台から真方位277° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 18.2′ 東経133° 35.7′）
事故調査の経過	平成25年5月14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。
<b>事実情報</b> 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 コンテナ専用船 てんま、499トン 140385、神栄海運有限会社及び井本船舶株式会社 80.00m×13.20m×6.60m、鋼 ディーゼル機関、1,838kW、平成18年12月 B 砂利石材運搬船 第三 <sup>さわにし</sup> 澤西丸、493トン 132280、澤西建設株式会社 65.59m×13.20m×6.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成3年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 49歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成6年12月15日 免状交付年月日 平成21年9月8日 免状有効期間満了日 平成26年12月14日 B 船長B 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年9月12日 免状交付年月日 平成20年8月29日 免状有効期間満了日 平成25年9月11日 機関長B 男性 64歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年10月14日 免状交付年月日 平成20年9月22日 免状有効期間満了日 平成26年5月29日
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部に小破口、凹損及び擦過傷 B 右舷船尾部に凹損及び擦過傷</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船長Aが、単独で船橋当直に当たり、二面島西方沖を約12～13ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵によって南西進した。</p> <p>船長Aは、平成25年3月6日22時27分ごろ、操舵スタンドに寄り掛かって操船していたところ、船首方約0.3Mに所在するB船のレーダー映像及び白灯を認めたが、備讃瀬戸北航路西口を通過したので、気が緩み、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>船長Aは、目覚めて船首方至近にB船を認めたが、何もすることができず、22時30分ごろ、二面島灯台から真方位277°1.3M付近において、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び機関長Bほか2人で乗り組み、機関長Bが、単独で船橋当直に当たり、船橋当直を交替した22時00分ごろ、船尾方約1.5Mに所在するA船のレーダー映像及び白灯を認め、B船よりも速い同航船であることを確認し、二面島西方沖を約10knの速力で自動操舵によって南西進した。</p> <p>機関長Bは、22時20分ごろ、A船が約0.5Mまで接近したが、A船まではまだ距離があるものと思い、右舷前方を航行していた船舶(以下「第三船」という。)を追い越し始め、A船の動静を確認していなかった。</p> <p>B船は、第三船を追い越していたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、共に海上保安庁に連絡したのち、香川県坂出市坂出港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯の灯火を表示していた。</p> <p>A船の船橋当直体制は、船長A及び2人の航海士による単独当直の4時間交替制であった。</p> <p>A船の居眠り防止装置は、人が3分間動かなければ、警報ブザーが吹鳴する赤外線方式であった。</p> <p>船長Aは、通常の船橋当直に加え、出入港時や狭水道航行時などにも在橋した上、荷役作業に立ち会っていたので、平均睡眠時間が約3～4時間であり、慢性的な睡眠不足及び疲労を感じていた。</p> <p>B船は、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯の灯火を表示していた。</p> <p>B船の船橋当直体制は、船長B、機関長B及び2人の航海士による単独当直の2時間交替制であった。</p> <p>機関長Bは、甲板部及び機関部の海技免状を受有し、約30年間船橋当直に就いていた。</p>

<p><b>分析</b></p> <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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、二面島西方沖を南西進中、船長Aが、船首方に所在するB船のレーダー映像及び白灯を認めたものの、備讃瀬戸北航路西口を通過したので、気が緩み、居眠りに陥ったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、通常の船橋当直に加え、出入港時や狭水道航行時などにも在橋した上、荷役作業に立ち会い、平均睡眠時間が約3～4時間であったことから、慢性的な睡眠不足であったものと考えられる。</p> <p>B船は、二面島西方沖を南西進中、機関長Bが、船尾方に所在するA船のレーダー映像及び白灯を認めた際、A船まではまだ距離があるものと思い、第三船を追い越すことに意識を向けて、船尾方の見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、二面島西方沖において、A船及びB船が共に南西進中、船長Aが居眠りに陥り、また、機関長Bが見張りを行っていなかったため、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>
<p><b>参考</b></p>	<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"> <li>・睡眠不足や疲労が蓄積している場合は、2人体制で船橋当直を行うことや当直の交替を行うこと。</li> <li>・航行中は、常時見張りを適切に行い、接近する船舶を認めた場合には、汽笛を吹鳴するなどして注意を喚起すること。</li> </ul>