

# 船舶事故調査報告書

平成25年7月25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24年3月30日 00時51分ごろ
発生場所	備讃瀬戸東航路 香川県高松市所在のカナワ岩灯標から真方位095° 4,000m 付近 （概位 北緯34° 25.1′ 東経134° 10.4′）
事故調査の経過	平成24年4月27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 紀将丸、499トン 134927、池田海運有限会社 65.58m (Lr) × 13.00m × 6.80m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年3月1日 B 漁船 藤丸、4.95トン KA3-21893（漁船登録番号）、個人所有 10.37m (Lr) × 2.76m × 0.79m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和54 年2月16日
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 22歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成22年3月29日 免状交付年月日 平成22年7月13日 免状有効期間満了日 平成27年3月28日 B 船長B 男性 65歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年5月10日 免許証交付日 平成22年4月13日 （平成27年5月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 右舷外板に亀裂を伴う擦過傷

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A、航海士Aほか2人が乗り組み、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、航海士Aが単独の船橋当直に就き、約9～11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で備讃瀬戸東航路を東進した。</p> <p>航海士Aは、高松市男木島の北方沖で航路に沿って右転し、備讃瀬戸東航路東航レーンの南端に沿う針路として自動操舵に切り替えたところ、前方に接近する他船がおらず、急に眠気を感じたが、操舵室後方の椅子に腰を掛けて船橋当直を行い、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>A船は、高松市兜島北北東方沖の変針予定場所を通過して航行を続け、右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、白色全周灯、緑色全周灯、両色灯及び船尾灯を表示し、00時30分ごろ高松市高島北北東方沖の備讃瀬戸東航路東航レーンにおいて、船長Bが、約1.8knの速力で船尾から底びき網漁の長さ約150～170mの漁具の投網を行い、船尾で作業をしながら、手動操舵で西北西方に向けて操業を開始した。</p> <p>船長Bは、00時48分～49分ごろB船に向けて接近するA船を認めたが、A船が操業中のB船を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力でえい網を続けていたところ、平成24年3月30日00時51分ごろ、高島北方沖において、B船とA船とが衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、3月23日からの中間検査を終え、29日19時00分ごろ、愛媛県今治市波方港を出港する際、居眠り防止装置のスイッチが入っていなかったが、航海士Aは、同装置のスイッチがいつも入っていたので、本事故当時、同装置のスイッチが入っていると思っていた。</p> <p>航海士Aは、睡眠不足ではなかったが、29日は朝からドック作業で忙しく、当直前に寝られなかったことも重なり、少し疲れがたまっていた。</p> <p>航海士Aは、備讃瀬戸東航路における単独での船橋当直の経験が豊富であった。</p> <p>船長Bは、3月29日15時00分ごろ高松市庵治港を出港し、いつもどおり12時間程度操業を行い、30日02時30分ごろ帰港する予定で最後のえい網を行っていた。</p> <p>船長Bは、膨張式救命胴衣を着用していた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、高島北方沖の備讃瀬戸東航路東航レーンを自動操舵で東進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、椅子に腰を掛けて船橋当直を行っていたところ、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>航海士Aは、備讃瀬戸東航路東航レーンの南端に沿う針路に変針後、前方に接近する他船がおらず、急に眠気を感じたが、椅子に腰を掛けて当直を行い、間もなく居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>A船は、居眠り防止装置を作動させていれば、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た可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、高島北方沖の備讃瀬戸東航路東航レーンをえい網しながら西北西進中、船長Bが、A船がB船に接近していることを知ったが、A船が操業中のB船を避けるものと思い、針路及び速力を保持してえい網を続けたことから、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、夜間、高島北方沖の備讃瀬戸東航路東航レーンにおいて、A船が自動操舵で東進中、B船がえい網しながら西北西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥り、また、船長Bが、操業中のB船をA船が避けるものと思い、針路及び速力を保持してえい網を続けたため、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>参考</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>・船橋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、眠気が払拭できないときには、他の乗組員と船橋当直を交替すること。</li> <li>・居眠り防止装置を設置している船舶は、同装置が事故防止に有効なものであるから、常時作動させておくこと。</li> <li>・えい網しながら航行中、他船が接近する場合、衝突を避けるための最善の協力動作をとる必要が生じることに留意するとともに、状況に応じて音響信号等で他船に注意を喚起すること。</li> </ul>