

船舶事故調査報告書

令和6年1月17日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	令和5年3月12日 06時40分ごろ
発生場所	大分県国東市安岐漁港東方沖 国東港古市C防波堤東灯台から真方位177° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯33° 27.8′ 東経131° 44.2′）
事故の概要	漁船新護丸は、東南東進中、進入灯橋梁の橋脚に衝突した。 新護丸は、船長が負傷し、船首部に圧壊等を生じた。
事故調査の経過	令和5年4月10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	漁船 新護丸、3.8トン OT3-27037（漁船登録番号）、個人所有 9.25m（Lr）×2.33m×0.81m、FRP ディーゼル機関、242.7kW、昭和54年2月10日 第294-26191号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 62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62年6月18日 免許証交付日 令和3年11月15日 （令和9年6月17日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部に圧壊等 進入灯橋梁 橋脚に擦過傷等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：06時29分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、流し網漁の目的で、令和5年3月12日06時30分ごろ伊予灘西航路第2号灯浮標東方沖の漁場に向けて安岐漁港を出航した。 船長は、操舵区画後部に設置した板の上の右舷側に立ち、左手で舵輪を持って操船し、甲板員は同板左舷側に船尾方を向いて腰を掛け、

	<p>手動操舵により約4.9ノットの対地速力で本船を東南東進させた。</p> <p>本船は、大分空港進入灯橋梁の一部に設けられた通船部の中央付近に向かう予定で東南東進中、船長がいつしか居眠りに陥り、06時40分ごろ大分空港進入灯橋梁の通船部北側橋脚（以下「本件橋脚」という。）に衝突した。</p> <p>本船は、衝突の衝撃で一旦後退した後、機関が前進となっていたので、再度本件橋脚に衝突した。</p> <p>船長は、一度目の衝撃で舵輪や回転窓に腹部と顔をぶつけて後ろへ転倒し、二度目の衝撃を受けて、本件橋脚に衝突したことを認識し、前進となっていた機関を中立とした。</p> <p>甲板員は、船長が顔面から出血しているのを認め、操船して安岐漁港に帰航しながら119番通報して救急車を依頼し、船長は、安岐漁港に到着した救急車で国東市内の病院へ搬送された後、ドクターヘリで大分市内の病院へ搬送され、外傷性腓損傷、左胃動脈断裂等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 大分空港進入灯橋梁及び通船部（拡大）、写真2 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>大分空港進入灯橋梁は、大分空港南方の海上に設置された南北に延びる構造物で、一部の橋脚の間に船舶が通航できる幅約60mの通船部が設けられ、通船部の南北両側の橋脚は、上部が赤色、水面付近が黄色の着色がなされていた。</p> <p>船長は、40年以上同じ海域で操業経験があり、現在の大分空港進入灯橋梁が完成した約5年前から通船部を通航して漁場へ向かっており、ふだん、安岐漁港港口を出た辺りで船首を通船部中央付近に向けて適宜当て舵を取りながら航行し、通船部手前で左転して橋梁に対してほぼ直角に通船部を通航していた。</p> <p>本事故発生当時、本船の周囲に他船はいなかった。</p> <p>船長は、3月5日から10日昼間まで操業し、依頼を受けて10日夜間から明け方まで警戒船業務を行い、11日は休漁日で畑仕事を行っていた。</p> <p>船長は、出航時は眠気を感じていなかったが、3月5日から11日まで休日なしで仕事をして疲れが出て、また、慣れた海域で、事故当時、周囲に他船がいなかったのが気が緩み、安岐漁港港口を出て通船部に向かう辺りで居眠りに陥ってしまったのかもしれないと本事故後に思った。</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・海象等の関与</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>本船は、安岐漁港東方沖を東南東進中、船長が居眠りに陥り、本件</p>

	<p>橋脚に向かって航行を続けたことから、本件橋脚に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、事故当時、疲労が蓄積しており、また、慣れた海域を航行しており、本船の周囲に他船がいなかったことから、気が緩み、覚醒水準が低下して居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、安岐漁港東方沖を東南東進中、船長が居眠りに陥り、本件橋脚に向かって航行を続けたため、本件橋脚に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、操業が連続するなどして疲労が蓄積した場合は、休日を設けるなどして疲労回復を図り、操船を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

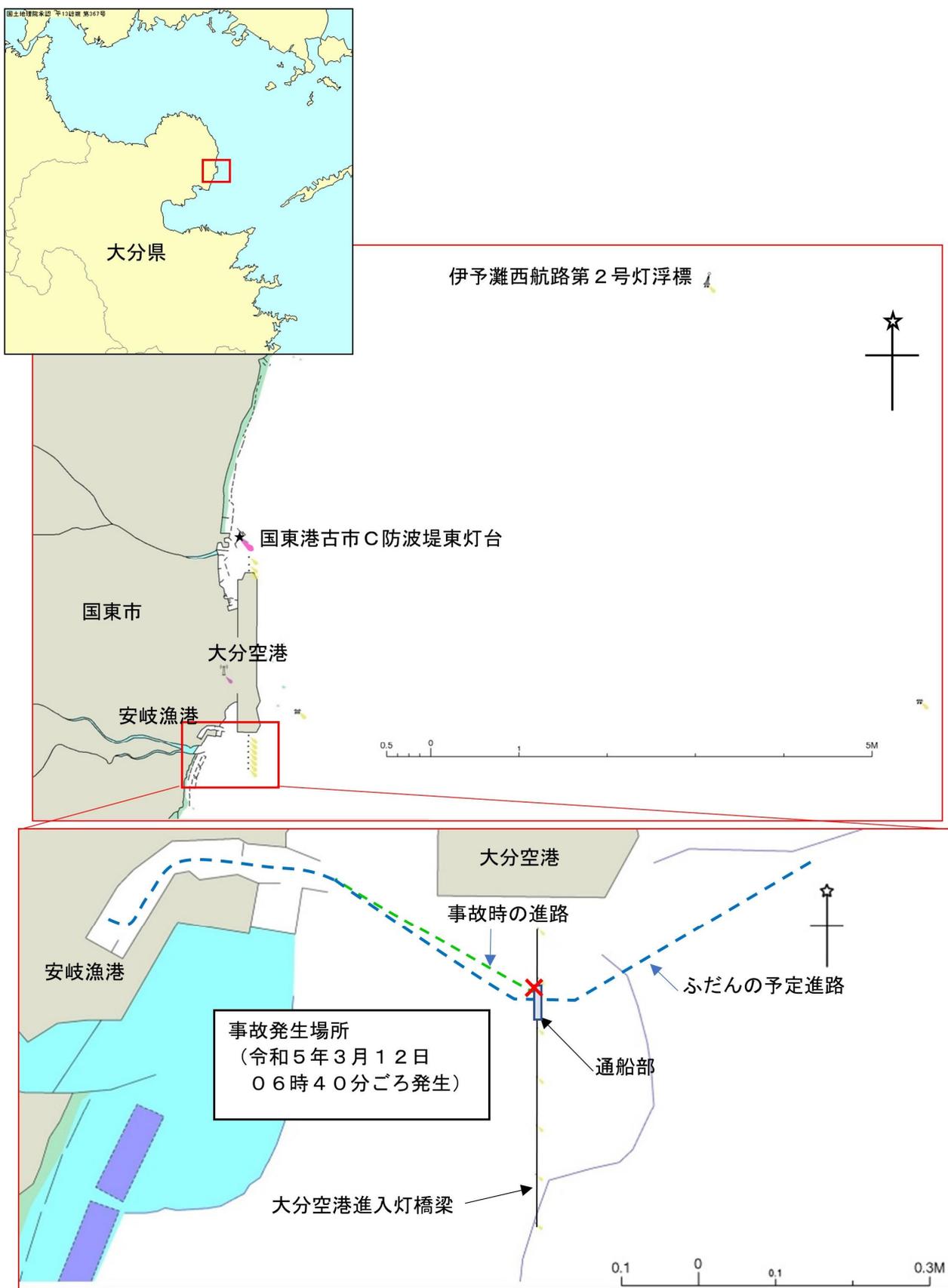


写真1 大分空港進入灯橋梁及び通船部（拡大）

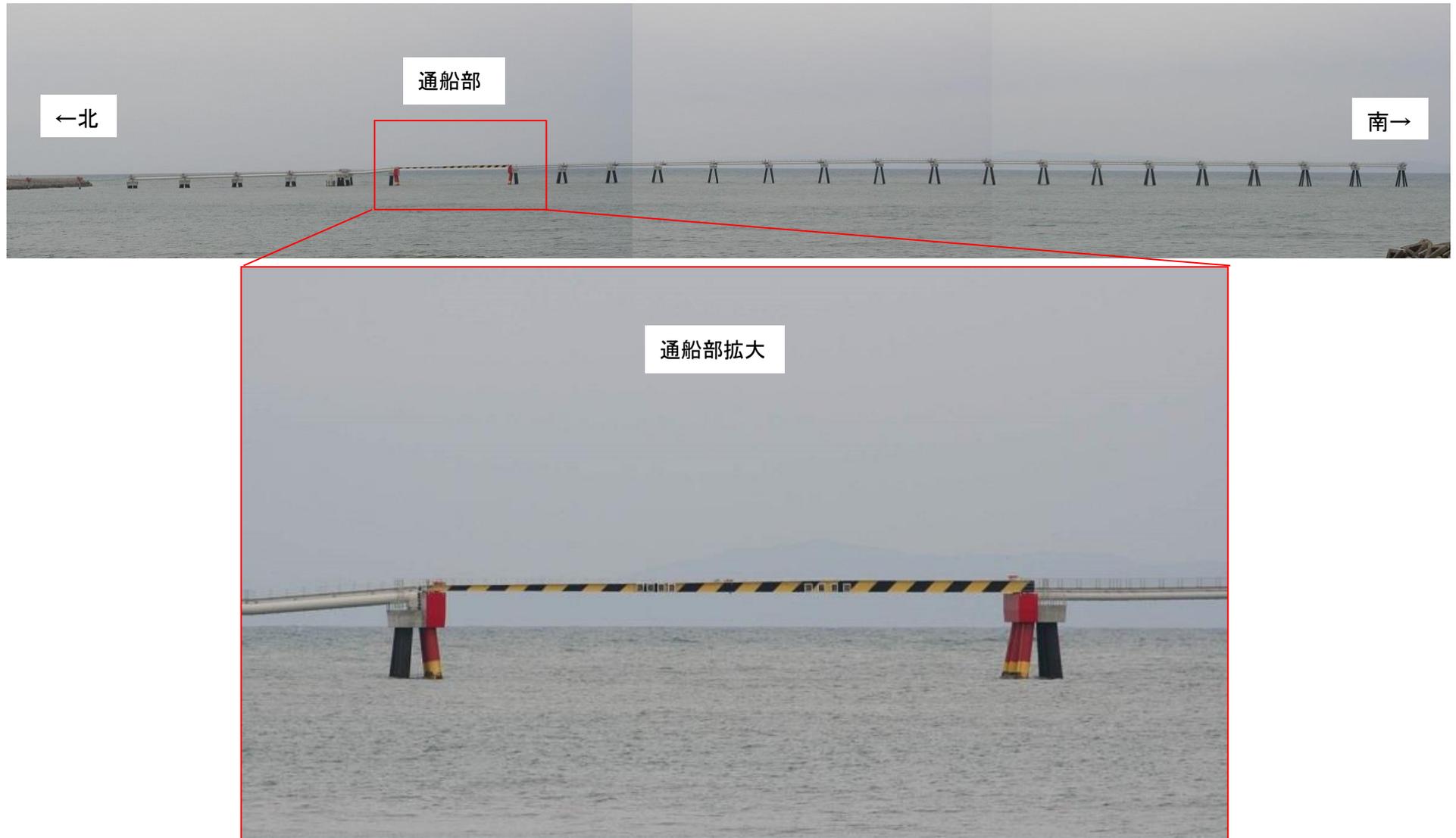


写真2 本船

