

船舶事故調査報告書

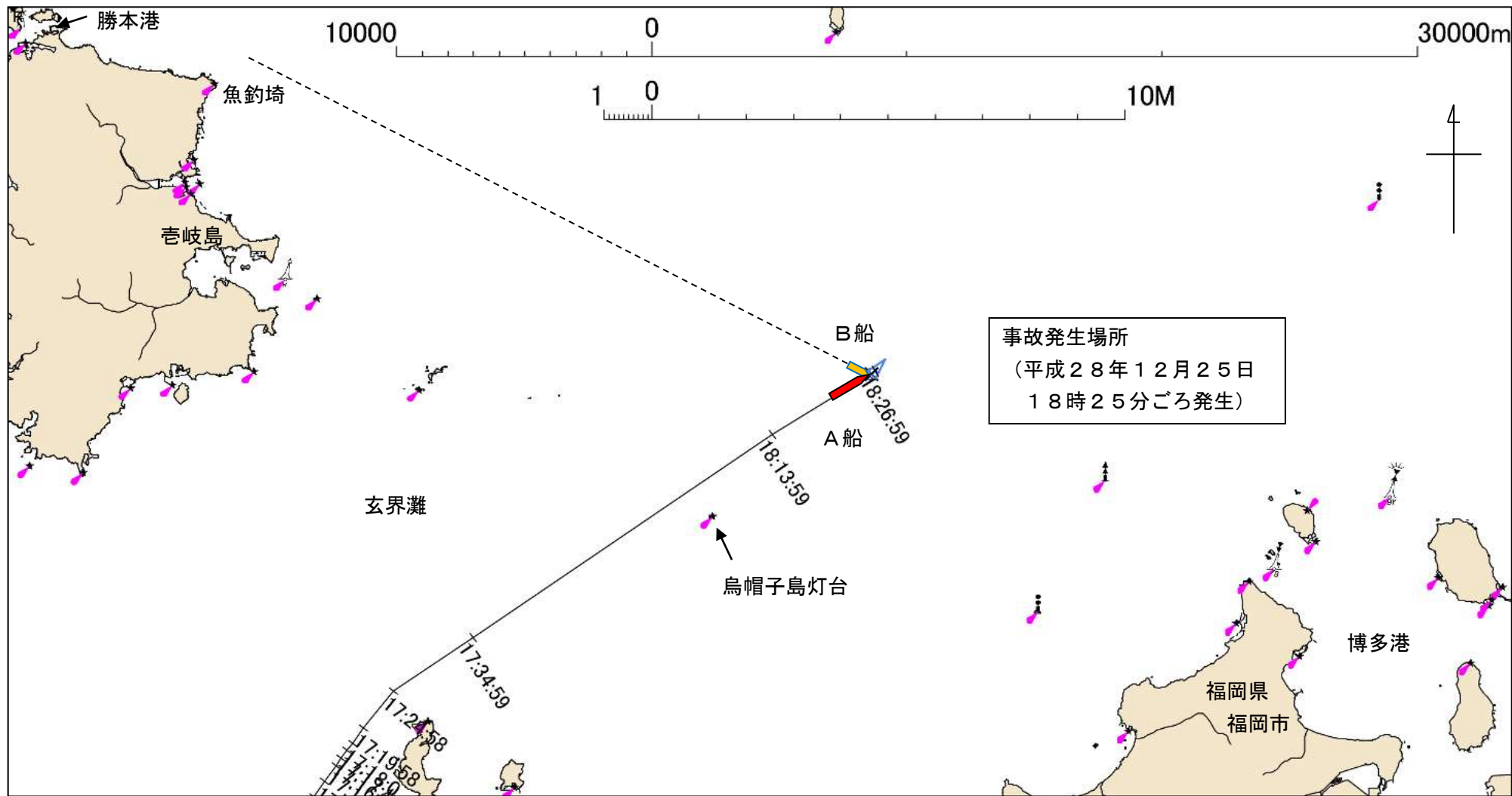
平成29年10月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄 二（部会長）
 委 員 田 村 兼 吉
 委 員 岡 本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成28年12月25日 18時25分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島東方沖 烏帽子島灯台から真方位048° 4.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 44.5′ 東経130° 03.0′）
事故の概要	貨物船大福丸は、北東進中、また、プレジャーボート清志郎丸は、東南東進中、両船が衝突した。 大福丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、清志郎丸は、船首部に破口を生じて沈没した。
事故調査の経過	平成28年12月26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 貨物船 大福丸、499トン 136549、有限会社島崎海運 67.12m (Lr) × 13.00m × 7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成12年4月4日 B プレジャーボート 清志郎丸、10トン FO2-6646（漁船登録番号）、シンカ株式会社 14.16m (Lr) × 3.48m × 1.07m、FRP ディーゼル機関、569kW、平成25年4月4日 第290-63031号（船舶検査済票の番号）
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 平成元年4月6日 免状交付年月日 平成26年2月19日 免状有効期間満了日 平成31年4月5日 B 船長B 男性 55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4年2月13日 免許証交付日 平成24年5月23日 （平成29年5月22日まで有効）
死傷者等	なし

損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部に破口、沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：17時18分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空船状態で、平成28年12月25日07時30分ごろ大分県大分市大分港に向けて熊本県熊本市熊本港を出港した。</p> <p>船長Aは、16時20分ごろから単独の船橋当直につき、法定灯火を表示し、3Mレンジに設定したレーダーと目視による見張りを行い、自動操舵により真方位約060°の針路とし、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で壱岐島東方沖を航行中、左舷正横方2M付近にB船の緑灯を認めた。</p> <p>船長Aは、B船が、A船の船尾方を通過するものと思っていたところ、方位が変わらないまま左舷正横至近に迫ったことを認め、手動操舵に切り替えて避航しようとしたものの、18時25分ごろA船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともに反転してB船に接近し、B船の乗船者2人を救助した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人を乗せ、17時20分ごろ福岡県福岡市博多港に向けて壱岐市勝本港を出港した。</p> <p>B船は、船長Bが、法定灯火を表示し、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて操舵に当たり、壱岐市魚釣埼沖で東南東方に向かう針路とし、速力約20knで自動操舵により航行中、眠気を感じたものの、座ったまま0.75Mレンジ、ヘッドアップに設定したレーダーを見ていたところ、いつの間にか居眠りに陥り、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、突然衝撃を受けて覚醒した。</p> <p>B船は、乗船者2人がA船に救助された後、19時00分ごろ沈没した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）参照）</p>
その他の事項	船長Bは、前路に航行の支障となる船舶を認めなかったため、緊張が緩み、前日、博多港入港後に行う予定の病院での検査が気になって熟睡できず、2日続けて釣りを行ったことによる疲労から、眠気を催したのかもしれないと本事故後に思った。
分析	
乗組員等の関与	A あり、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし
気象・海象等の関与	A なし、B なし
判明した事項の解析	A船は、壱岐島東方沖において北東進中、船長Aが、左舷正横方の

	<p>B船がA船の船尾方を通過するものと思い、針路及び速力を保持したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船と横切り関係にあることから、B船がA船の船尾方を通過するものと思った可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、壱岐島東方沖において自動操舵により東南東進中、船長Bが居眠りに陥ったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操縦席に腰を掛けてレーダーを見ていたところ、前路に航行の支障となる船舶を認めなかったため、緊張が緩んだこと、前日、博多港入港後に行う予定の病院での検査が気になって熟睡できなかったこと、及び2日続けて釣りを行って疲労していたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、壱岐島東方沖において、A船が北東進中、B船が東南東進中、船長Aが、左舷正横のB船がA船の進路を避けるものと思い、針路及び速力を保持し、また、船長Bが、居眠りに陥ったため、両船が衝突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"> ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。 ・操船中に眠気を感じた際は、椅子から立ち上がって外気に当たるなどして居眠り防止を図ること。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
17:17:01	033-36-25.4	129-49-41.7	036	12.4
17:18:00	033-36-35.0	129-49-50.2	038	11.8
17:19:58	033-36-54.3	129-50-07.0	038	12.4
17:24:58	033-37-41.6	129-50-52.8	043	12.2
17:34:59	033-38-49.4	129-52-54.2	058	12.0
18:13:59	033-43-07.8	130-00-29.7	056	11.8
18:26:59	033-44-28.4	130-03-06.3	040	7.5

※船位は、A船の船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。