

船舶事故調査報告書

平成30年2月14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29年5月18日 22時10分ごろ
発生場所	鹿児島県指宿市開聞岳南方沖 薩摩長崎鼻灯台から真方位218° 8.4海里（M）付近 （概位 北緯31° 02.8′ 東経130° 29.2′）
事故の概要	貨物船第八勝丸は、開聞岳南方沖において、南東進中、また、引船吉丸は、起重機船いそかぜをえい航して北東進中、第八勝丸といそかぜとが衝突した。 第八勝丸は、球状船首の破口等を生じ、また、いそかぜは、左舷船首部外板の凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年5月30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 第八勝丸、376トン 140664、勝丸運輸有限会社 67.80m×11.00m×6.30m、鋼 ディーゼル機関、735.00kW、平成19年11月 B 引船 吉丸、19トン 295-38660鹿児島、吉留建設株式会社 15.30m×5.00m×1.80m、鋼 ディーゼル機関2基、1,103.20kW（合計）、平成2年12月 C 起重機船 いそかぜ、858トン なし、吉留建設株式会社 45.00m×18.00m×3.00m、鋼 機関なし、平成2年（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 37歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年3月27日 免状交付年月日 平成26年12月2日 免状有効期間満了日 平成32年3月26日 B 船長B 男性 67歳

	<p>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54年1月12日 免許証交付日 平成29年4月27日 (平成34年6月4日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 球状船首に破口、バウスラスト翼に曲損 B なし C 左舷船首部外板に凹損、クレーン架台に歪み、サニタリタンクに凹損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空船で、鹿児島県志布志市志布志港へ向けて同県出水市米ノ津港を出港した</p> <p>A船は、船長Aが、平成29年5月18日19時00分ごろ法定灯火の点灯を確認して単独の船橋当直につき、3Mレンジとしたレーダーで周囲を見て、約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により南東進した。</p> <p>船長Aは、21時50分ごろ、レーダーで周囲に他船がないことを確認し、舵輪後方の椅子に腰を掛けた状態で、見張りを続けていたところ、居眠りに陥り、22時10分ごろ、衝撃を感じて目覚めると、前方にC船を認め、同船と衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、機関を中立運転とし、乗組員の負傷の有無及び損傷の状況を確認し、B船と連絡を取った後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、B船近くで漂泊するうち、えい航索をバウスラストに巻き込み、これを取り外したあと、海上保安庁の指示により、鹿児島県鹿児島市鹿児島港に向かった。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、B船の船尾に3人の作業員を乗せたC船を直径70mmの合成繊維製のえい航索で繋いで長さ約250mの引船列(以下「B船引船列」という。)を構成し、05時30分ごろ鹿児島港谷山区に向けて鹿児島県十島村口之島の西之浜漁港を出港した。</p> <p>B船は、船長Bが22時00分ごろ法定灯火を確認し、前直の当直者からA船が左舷方から接近していることを引き継ぎ、船橋当直につき、約4.5knの速力で、手動操舵により北東進した。</p> <p>船長Bは、当初緑灯を見せていたA船が紅灯を見せるようになったので、C船の後方を通過するものと思っていたが、気になって後方のC船を見るとA船が衝突したように見え、C船の作業員から衝突した旨の連絡があったので、機関を中立運転とし、海上保安庁に通報した。</p>

	<p>B船引船列は、海上保安庁の指示により鹿児島港に向かった。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船の船橋には、船橋航海当直警報装置が備えられており、4分間動きがないと船橋内でブザーが鳴り、さらに1分間動きがないと居住区でブザーが鳴る仕組みとなっていた。</p> <p>船長Aは、船橋内でブザーが鳴ったとき、気付いて腕を上げたような気がすると思つた。</p> <p>船長Aは、本事故当時の体調は正常であり、睡眠時無呼吸症候群と診断されたことも、これまで、急に強い眠気を感じたことや、意識を失ったこともなく、前夜も6時間程度睡眠をとっており、昼間の船内作業も軽いもので心身の疲れを感じていなかった。</p> <p>船長Aは、レーダーで周囲を確認したあと、平穏な海上模様で椅子に腰を掛けて楽な姿勢でいたので、気が緩んだかもしれないと思つた。</p> <p>C船は、右舷灯、左舷灯及び船尾灯各1個の他に甲板を照らす作業灯4個を点灯していた。</p> <p>船長Bは、B船のレーダーを8.0Mレンジで作動しており、1.5MレンジにしていればC船とA船が衝突するかどうか判断できたが、A船の左舷灯を確認できていたし、B船引船列が保持船だったので、A船がC船の後方を通過すると思ひ、レーダーで確認せず、汽笛や探照灯で注意喚起するなどしなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり、C なし A あり、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、開聞岳南西方沖を南東進中、単独で船橋当直についていた船長Aが、平穏な海上模様で椅子に腰を掛けて楽な姿勢でいたので、居眠りに陥ったことから、北東進中のB船引船列のC船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、開聞岳南西方沖を北東進中、船長Bが、A船がC船の後方を通過するものと思ひ、レーダーを使用するなど見張りを適切に行っていなかったことから、A船がC船に接近していることに気付かず航行し、A船とC船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、開聞岳南方沖において、A船が南東進中、B船引船列が北東進中、船長Aが、居眠りに陥り、また、船長Bが、見張りを適切に行っていなかったため、A船とC船とが衝突したものと考えられる。</p>
参考	<p>A船の船舶所有者は、本事故後、改善策として、居眠り防止装置の設定に、10分間レーダーを操作しないとブザーが鳴ることを加えた。</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">・ 単調な航海になりそうなときは、定期的に身体を動かすなど、同じ姿勢で過ごさないこと。・ レーダーで確認するなど、見張りを適切に行うこと。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

