

船舶事故調査報告書

平成30年3月28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6月26日 02時52分ごろ
発生場所	長崎県対馬市上島東方沖 <small>つしま かも</small> <small>じょうどの</small> 尉殿埼灯台から真方位082°26.7海里（M）付近 （概位 北緯34°42.3′ 東経130°01.5′）
事故の概要	漁船第五十八かいせいは、漂泊中、また、漁船第七共進丸は、南東進中、両船が衝突した。 第五十八かいせいは、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、第七共進丸は、左舷船首部外板に亀裂を伴う圧損を生じた。
事故調査の経過	平成29年6月27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 漁船 第五十八かいせい、308トン 132718、開成水産株式会社 58.13m×8.20m×4.30m、鋼 ディーゼル機関、1,147kW、平成4年4月17日 B 漁船 第七共進丸、16トン FO2-6136（漁船登録番号）、共進水産有限会社 16.40m（Lr）×3.93m×1.59m、FRP ディーゼル機関、603.10kW、昭和63年3月2日 第290-57147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 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年7月28日 免状交付年月日 平成24年9月5日 免状有効期間満了日 平成30年7月27日 B 船長B 男性 41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7年3月30日 免許証交付日 平成26年4月21日 （平成32年3月29日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に亀裂を伴う圧損</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>事故の経過</p>	<p>A船は、5隻で構成されるまき網船団の運搬船であり、船長Aほか7人が乗り組み、平成29年6月25日00時05分ごろ佐賀県唐津市唐津港を出港した。</p> <p>船長Aは、26日02時37分ごろ上島東方沖の漁場に到着し、エンジンを中立運転として法定灯火を表示し、船首を北北西方に向けて漂泊中、3Mレンジとしたレーダーで北西方から本船に近づいてくるB船を初認したが、網船から網を揚げるとの連絡が入ったので、唐津港までの距離を計算したり、右舷船首方の網船の様子を見たりしていた。</p> <p>船長Aは、02時47分ごろ、B船が左舷船首方約1Mに接近したことを視認し、自船の存在を知らせる目的で作業灯を点灯し、B船がA船に気付いて避けてくれると思っていたので、引き続き網船の様子を見たり、次の作業の段取りを考えたりしていた。</p> <p>A船は、船長Aが、02時52分ごろ間近に迫ったB船に気付いて危ないと思い、主機を全速力後進とし、汽笛を鳴らしたが、その左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、自船の損傷状況及び浸水の有無の確認を行った後、海上保安庁に本事故の発生を通報し、付近海域で待機した。</p> <p>B船は、6隻で構成されるまき網船団の運搬船兼灯船で、船長Bほか1人が乗り組み、25日15時30分ごろ福岡県宗像市鐘崎漁港を出港し、上島東方沖で魚群探索を行った。</p> <p>B船は、26日01時52分ごろ約14M離れた僚船から上島南東方沖で操業を行う旨の連絡があったので、約12ノットの対地速力で操業海域に向けて自動操舵により南東進した。</p> <p>船長Bは、眠気を感じたものの、これまで椅子に腰を掛けた状態で当直していても居眠りをしたことがなかったので、居眠りするのではないと思い、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、壁に背中をもたれる姿勢で単独で操船に当たっていた。</p> <p>船長Bは、6MレンジとしたレーダーでA船の映像を確認し、同船をまき網船団の船だと思い、付近で魚群の反応があるかもしれないので、もう少し接近してからA船を避けるつもりでいたが、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Bは、衝撃で目を覚ましてA船と衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが両船の損傷を確認した後、自力で航行して福岡県岡垣町波津漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、船首マスト、船尾マスト及び船橋外部に設置してある作業灯を全て点灯したので、B船がA船に気付いて避けてくれると思っていた。</p> <p>船長Aは、レーダーの接近警報を設定していなかった。</p> <p>船長Bは、A船の近くで強く魚群の反応があれば、そこで灯をつけて上島南東方沖で操業中の僚船に連絡しても良いと思っていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、当直中に眠気を催した際は、あめを食べるか、立ち上がって風に当たるなどしていたが、本事故当時、さほど強い眠気を感じていなかったため、それらの行動を採らなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、上島東方沖で漂流中、船長Aが、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、B船がA船に向かっていることに気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の作業灯を点灯したので、航行中のB船が漂流中のA船を避けてくれるものと思っていたことから、B船に注意を払っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、上島東方沖を自動操舵により南東進中、船長Bが、居眠りに陥ったことから、前路で漂流中のA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまで椅子に腰を掛けた状態で当直していても居眠りをしたことがなかったため、居眠りすることはないと思い、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、壁に背中をもたれる姿勢で単独で操船していたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、上島東方沖において、A船が漂流中、B船が自動操舵により南東進中、船長Aが周囲の見張りを適切に行っておらず、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>
<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"> ・漂流中においても、レーダーの接近警報等、航海機器を有効に活用して適切な見張りを行うこと。 ・当直中に眠気を催した場合は、立ち上がって体を動かしたり、外気に当たるなどして、適切な方法で眠気を払拭すること。また、眠気を払拭できないときは、複数人で当直に当たることを望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

