

# 船舶事故調査報告書

平成29年12月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成29年7月18日 07時43分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島東方沖 <small>なしま</small> 名島灯台から真方位049° 4.6海里（M）付近 （概位 北緯33° 47.1′ 東経129° 55.7′）
事故の概要	漁船 <small>だんかい</small> 男海は、北進中、押船第八十八金栄丸 <small>きんえい</small> と押船列を構成して錨泊中のバージ第八十八金栄丸 <small>きんえい</small> に衝突した。
事故調査の経過	平成29年7月19日、主管調査官（門司事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 第八十八金栄丸、138トン 135481、株式会社有明商事 B バージ 第八十八金栄丸、1,102トン なし、株式会社有明商事 C 漁船 男海、16トン NS2-13602（漁船登録番号）、株式会社カイユウ 第292-50946号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海） B なし C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A なし B 左舷船首部ハンドレールに曲損 C 船首部に亀裂
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、B船と押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、平成29年7月18日05時40分ごろ、壱岐島東方沖6.5M付近において、B船の左舷錨を投下し、A船押船列の船首を西南西方に向け、B船に黒色球形形象物を表示して砂利採取作業を開始した。 船長Aは、レーダーでA船の左舷正横約1.5Mのところ、A船押船列に向かって来るC船の映像を認め、C船との距離が約700mになったところで不安を感じて汽笛を2～3秒吹鳴し、C船が約300mに接近してから汽笛を吹鳴し続けたが、C船の進路が変わらず、07時43分ごろB船の左舷船首部にC船の船首部が衝突したのを視

	<p>認した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、06時00分ごろ長崎県対馬市対馬東方沖の漁場に向けて佐賀県唐津市唐津港を出港し、約13ノットの対地速力で、自動操舵により北進を続けていた。</p> <p>船長Cは、椅子に腰を掛けて見張りを行っていたところ、周囲に他船を見掛けなくなり、眠気を催し、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長Cは、衝撃を感じ、C船とB船とが衝突したことに気付いた。</p>
<b>分析</b>	<p>A船押船列は、B船に黒色球形形象物を表示して錨泊中、船長Aが接近するC船を認めて汽笛を吹鳴したものの、C船がB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、自動操舵により北進中、船長Cが居眠りに陥ったことから、錨泊中のB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、海上が穏やかで周囲に他船を見掛けなかったこと、及び自動操舵として椅子に腰を掛けた楽な姿勢で見張りを続けたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、C船が、自動操舵により北進中、船長Cが居眠りに陥ったため、錨泊中のB船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・眠気を催した場合には、手動操舵として立って操船したり、外気に当たったりするなどして眠気を払拭すること。</li> </ul>