

船舶事故調査報告書

令和元年7月24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31年1月9日 00時30分ごろ
発生場所	境港東方沖 美保関灯台から真方位223° 2海里付近 (概位 北緯35° 32.6′ 東経133° 17.9′)
事故の概要	漁船第一現禄丸は、南西進中、錨泊中の貨物船八栄丸に衝突した。
事故調査の経過	平成31年1月9日、主管調査官（広島事務所）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 貨物船 八栄丸、698トン 140168、東栄汽船株式会社 B 漁船 第一現禄丸、95トン 131059、鳥取県漁業協同組合
乗組員等に関する情報	船長A、四級（航海） 船長B、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に凹損及び擦過傷 B 船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 5～6、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、法定灯火を表示して錨泊中、 右舷中央部外板にB船の船首部が衝突した。 B船は、船長Bほか8人（日本国籍6人、インドネシア共和国籍2人） が乗り組み、操業を終え、自動操舵で南西進中、船長Bが、レー ダーの前に立って見張りを行っていたところ、睡眠不足で眠気を催 し、いつしか居眠りに陥り、A船に衝突した。 船長Bは、連日の操業で睡眠時間が一日平均約2～3時間であっ た。
分析	A船は、法定灯火を表示して錨泊中、右舷中央部外板にB船の船首 部が衝突したものと考えられる。 B船は、自動操舵で南西進中、船長B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。 船長Bは、連日の操業で睡眠時間が不足していたことから、居眠り に陥った可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、B船が、自動操舵で南西進中、船長Bが居眠りに 陥ったため、錨泊中のA船に衝突したものと考えられる。

<b>再発防止策</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>・ 連日の操業で睡眠時間が短い場合、乗組員と操船を交替するなどして適宜休息を取り、睡眠時間を確保してから帰港すること。</li></ul>
--------------	---