

船舶事故調査報告書

令和3年4月28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	令和2年10月4日 00時30分ごろ
発生場所	宮崎県宮崎市宮崎港東方沖 富田灯台から真方位092°37.4海里付近 (概位 北緯32°02.6 東経132°14.1)
事故の概要	ばら積貨物船SAKURAは漂泊中、漁船大久丸は、北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年10月6日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A ばら積貨物船 SAKURA、113,990トン 142783、喜多浦海運株式会社（船舶所有者）、日本郵船株式会社（運航者） B 漁船 大久丸、19トン KO2-6862（漁船登録番号） 個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（日本発給） 航海士A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二等航海士（日本発給） B 船長B、一級小型 甲板員B、一級小型（免許証失効中）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか19人（フィリピン共和国籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが船橋当直につき、船首を北東方に向け、大分県大分市大分港への入港待機を目的として漂泊していた。 航海士Aは、レーダーで右舷船尾方から接近するB船を認めたものの、大型船である本船を見物する目的で接近しているものと思い、在橋して漂泊を続けていたところ、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。 B船は、船長B及び甲板員Bほか7人（日本国籍1人及びインドネシア共和国籍6人）が乗り組み、甲板員Bが船橋当直につき、法定灯火を表示し、レーダーを作動させ、約10ノットの対地速力で自動操

	<p>舵により北東進していた。</p> <p>甲板員 B は、椅子に腰を掛けて見張りを行っていたところ、周囲に他船を見かけなくなって眠気を催し、いつしか居眠りに陥り、衝撃を感じて目覚め、B 船と A 船が衝突したことを知った。</p>
分析	<p>A 船は、漂泊中、航海士 A が右舷船尾方から A 船に向かってくる B 船を視認したものの、大型船である A 船を見物する目的で接近しているものと思い漂泊を続けていたことから、そのまま A 船に向かってきた B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、北東進中、船橋当直中の甲板員 B が居眠りに陥り、前路で漂泊中の A 船に向かって航行を続けたことから、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員 B は、自動操舵として椅子に腰を掛けた姿勢で当直に当たっていたこと及び周囲に他船を見かけなかったことから、気が緩んで覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A 船が漂泊中、B 船が北東進中、航海士 A が、右舷船尾方から A 船に向かってくる B 船が A 船を見物する目的で接近しているものと思い、漂泊を続け、また、甲板員 B が居眠りに陥り、前路で漂泊中の A 船に向かって航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 漂泊中に接近する他船を認めた場合、他船の動静に予断を持つことなく動静監視を行い、余裕のある時機に汽笛を吹鳴するなど注意喚起を行うこと。 ・ 航行中、椅子に座って航海当直を行っていた際に眠気を催した場合、立ち上がって操船したり、手動操舵に切り替えたり、外気に当たったりするなどして居眠り運航を防止する措置をとること。