

## 船舶事故調査報告書

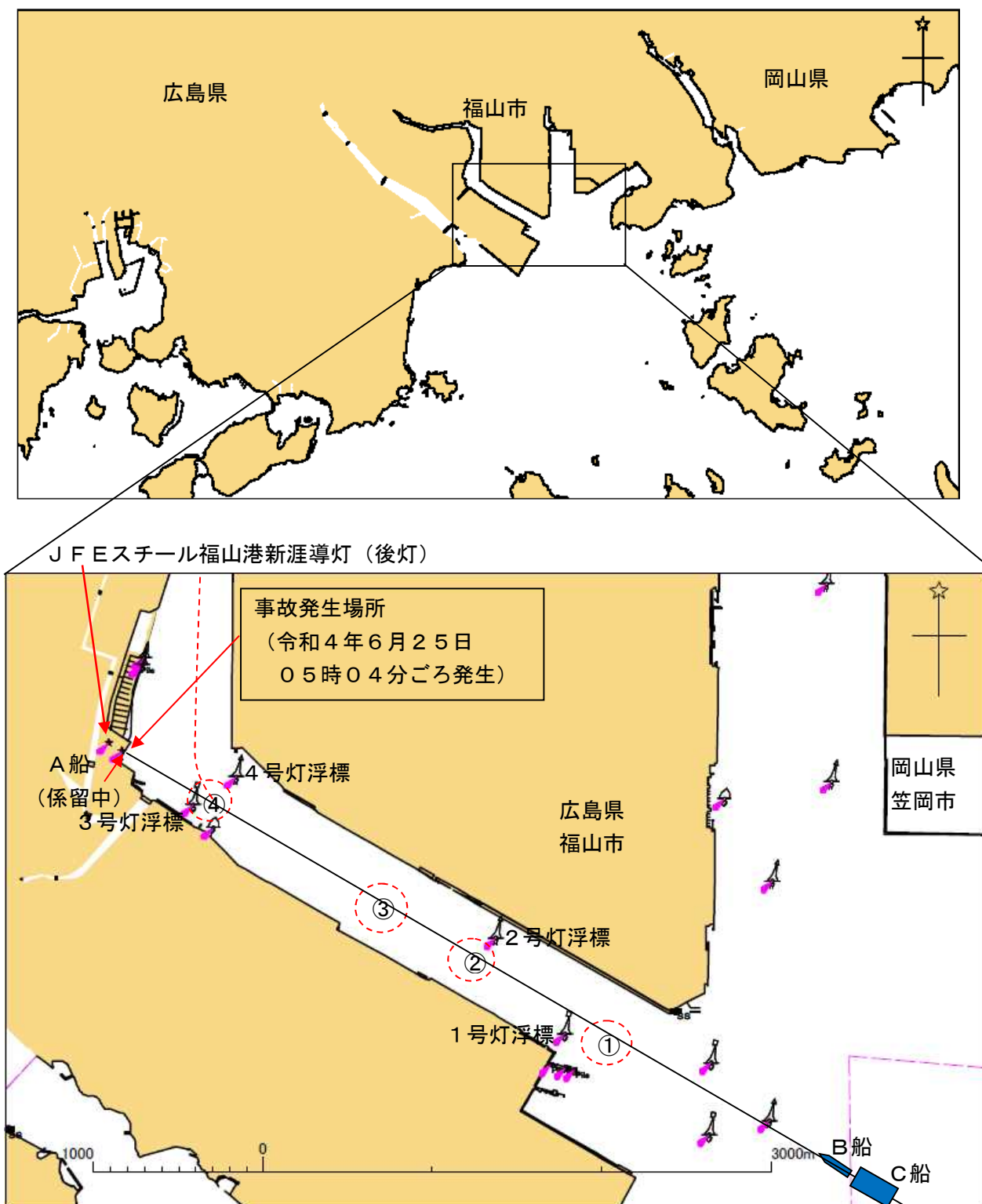
令和5年1月11日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和4年6月25日 05時04分ごろ
<b>発生場所</b>	広島県福山港福山フェリー埠頭1号岸壁 JFEスチール福山港新涯導灯（後灯）から真方位121°150m付近 （概位 北緯34°27.5′ 東経133°24.5′）
<b>事故の概要</b>	貨物船第三美和丸は、岸壁に係留中、また、引船第五大千丸は、はしけ大88をえい航して北西進中、第五大千丸が第三美和丸に衝突した後、はしけ大88が第五大千丸に衝突した。 第三美和丸は、右舷側部外板に凹損等を生じ、また、第五大千丸は、船尾部外板に凹損を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和4年7月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 第三美和丸、286トン 142918、株式会社野上海運（A社） 62.08m×9.80m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成29年1月 B 引船 第五大千丸、19トン 273-9584香川、有限会社大野海運（B社） 15.00m（Lr）×4.78m×1.94m、鋼 ディーゼル機関、529.56kW、平成9年11月 C はしけ 大88、総トン数不詳 なし、B社 40.00m×10.00m×4.50m、鋼 機関なし、平成19年（建造年）
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年3月16日 免状交付年月日 令和2年4月6日 免状有効期間満了日 令和7年5月10日 B 船長B 82歳

	<p>一級小型船舶操縦士・特定</p> <p>免許登録日 平成20年1月18日</p> <p>免許証交付日 平成29年4月17日</p> <p>(令和5年1月17日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷側部外板に凹損及び擦過傷</p> <p>B 船尾部外板に凹損</p> <p>C なし</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好</p> <p>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、令和4年6月24日22時10分ごろ、福山港に入港し、福山フェリー埠頭1号岸壁に船首を北北西方に向けて係留した。</p> <p>船長Aは、自室で休息していたところ、翌25日05時04分ごろ衝撃を感じたので昇橋し、B船がA船に衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、損傷状況の調査を行ったところ、右舷側部外板に凹損及び擦過傷を確認し、A社に連絡をした。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、B船の船尾から伸ばした長さ約60mのえい航索を作業員1人を乗せたC船に繋いで引船列（以下「B船引船列」という。）を構成し、25日00時30分ごろ、福山港に向けて香川県坂出市坂出港を出港した。</p> <p>B船引船列は、福山港分岐第1号灯浮標（以下、灯浮標の名称については、「福山港分岐第」を省略する。）付近で針路を3号灯浮標と4号灯浮標の間に向け、自動操舵により約3ノットの対地速力で北西進した。</p> <p>船長Bは、2号灯浮標付近で、周囲に航行に支障となる船舶を見掛けず、また、B船引船列の速力が遅く4号灯浮標付近の変針予定場所まで時間があると思い、船橋内後部に設置された下部に物入れ等がある台の上に横になった。</p> <p>船長Bは、眠気を感じていなかったため、居眠りすることはないと思いき、台の上に横になった状態で当直を続けていたところ、しばらくして居眠りに陥った。</p> <p>B船引船列は、船長Bが、居眠りに陥り、変針予定場所を通過し、係留中のA船に向かう針路で航行を続け、B船の船首がA船の右舷側部に衝突したのち、C船がB船の船尾部に衝突した。</p> <p>船長Bは、衝撃を感じて周囲を確認したところ、衝突に気付いてB船の損傷状況を確認した後、B社に連絡をした。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本事故時の船長の姿勢 参照)</p>

<p>その他の事項</p>	<p>A船は、係留中であつたので、停泊当直者を配置していなかった。</p> <p>B船は、タイマーで設定した時間に達すると警報が鳴り居眠りを防止する装置（以下「本件装置」という。）を備えており、設定時間を15分間に設定していたが、船長Bは、福山港内に入り、もう居眠りすることはないと思い、本件装置の電源を切っていた。</p> <p>船長Bは、本件装置の電源を入れていれば、警報が鳴って本事故の発生を防止できたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん、眠気を感じたときは、船橋内を動き回ったり外気に当たったりしていたが、眠気を感じていなかったため、まさか居眠りすることはないと思い、居眠り防止策をとらなかった。</p>
<p><b>分析</b></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 なし、B あり、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、福山港内で係留中、B船がA船に衝突したものと推定される。</p> <p>B船引船列は、福山港内を自動操舵で北西進中、単独で船橋当直中の船長Bが居眠りに陥り、変針予定場所を通過し、係留中のA船に向かう針路で航行を続けたことから、A船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Bは、周囲に航行に支障となる船舶を見掛けず、変針予定場所まで時間があり、また、眠気を感じておらず、居眠りすることはないと思い、船橋内後部の台の上に横になった状態で当直を続けていたことから、覚醒水準が低下して居眠りに陥ったものと推定される。</p> <p>船長Bは、居眠りすることはないと思い、本件装置の電源を切っていたが、電源を入れていれば警報が鳴って、本事故の発生を防止することができたものと推定される。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、福山港内において、A船が係留中、B船が自動操舵で北西進中、単独で船橋当直中の船長Bが居眠りに陥り、変針予定場所を通過し、係留中のA船に向かう針路で航行を続けたため、B船がA船に衝突したものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船橋当直者は、当直中、横になることなく、立った姿勢で適切な見張り及び操船を行うこと。</li> <li>・船橋当直者は、警報により居眠りを防止する装置を船舶が備えている場合、航行中は同装置を常時作動させておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



B船（船長B）

- ① 3号ブイと4号ブイの間に自動操舵で針路を定めた。
- ② 船橋内後部の台の上に横になった。
- ③ この付近で居眠りに陥った。
- ④ 変針予定場所

写真1 本事故時の船長の姿勢



本件装置