

船舶事故調査報告書

令和5年9月1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4年8月25日 22時52分ごろ
発生場所	愛知県南知多町 <sup>もろさき</sup> 師崎水道 師崎港沖防波堤東灯台から真方位124°520m付近 (概位 北緯34°41.9′ 東経136°59.0′)
事故の概要	油タンカー <sup>せんわ</sup> 扇和丸は、北進中、また、海上タクシー <sup>ゆうせい</sup> 勇盛は、東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年9月7日、主管調査官（横浜事務所）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 油タンカー 扇和丸、498トン 142316、センコー汽船株式会社、芝興マリン有限会社 B 海上タクシー 勇盛、16トン 280-29941愛知、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、
事故の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、重油約1,000tを積載し、愛知県衣浦港に向け、大分県大分港を出港した。 船長Aは、単独の操船で伊良湖水道航路を北進して通過し、師崎水道南口を約10.7ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北進していたところ、レーダーにより左舷船首方約55°800m付近にB船を認めた。 船長Aは、B船が東進していたので南知多町日間賀島に向かう小型船舶と考え、B船が左舷方からA船に向けて航行していたが、衝突の危険があれば避航船に当たるB船がA船を避けると思い、B船から目を離し、船首方だけの状況を目視しながら、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、日間賀島で乗せた旅客3人を南知多町師崎港で下船させ、同町日間賀島西港に向けて帰途に就いた。 船長Bは、操舵室右舷側にある操縦席に腰を掛け、手動操舵により、師崎港港外に向けて約13knの速力で航行していたところ、眠気

	<p>を感じたが、すぐに日間賀島西港に到達するので眠気を耐えることができると思い、そのまま航行を続けた。</p> <p>船長Bは、師崎港南防波堤灯台を通過し、目標としていた下瀬礁灯標に向けて東進を始めたのち、居眠りに陥り、衝突の直前に目を覚まし、A船に気付いて右舵を取ったが避けることができず、B船とA船とが衝突した。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、北進中、船長Aが、レーダーにより左舷船首方に東進するB船を認めた際、避航船に当たるB船がA船を避けると思い、B船から目を離して船首方みの状況を目視しながら航行を続けたことから、A船に接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東進中、船長Bが、眠気を感じていたものの、短時間の航行であるので眠気を耐えることができると思って航行を続けるうちに居眠りに陥り、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、右舷船首方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船が北進中、B船が東進中、船長Aが、レーダーにより左舷船首方に東進するB船を認めたが、避航船に当たるB船がA船を避けると思い、B船から目を離して船首方みの状況を目視しながら航行を続け、また、船長Bが、眠気を感じたものの、短時間の航行であるので眠気を耐えることができると思って航行を続けるうちに居眠りに陥り、同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<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>・船舶の操船者は、接近する他船を認めた場合、自船が保持船であっても安易に相手船が避けると思わず、他船と安全に通過するまで、その動静を監視すること。</li> <li>・船舶の操船者は、航行中に眠気を感じた場合、立って操船する、外気に当たる、コーヒーを飲む等して居眠りを防止する措置を採り、必要に応じ、運航を中止して休息をとること。</li> </ul>