

船舶事故調査報告書

令和5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（灯標）
発生日時	令和5年4月26日 04時10分ごろ
発生場所	愛知県伊勢湾灯標 （概位 北緯34°56.3' 東経136°47.5'）
事故の概要	貨物船宝福丸は、北北東進中、灯標に衝突した。
事故調査の経過	令和5年6月6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	貨物船 宝福丸、238トン
船舶番号、船舶所有者等	133248、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船首部外板に破口等、左舷船首部ブルワークに凹損 灯標 南東端の柱脚に欠損、プラットホーム下部に擦過傷、階段及び 踊り場のコンクリート部に欠損、ステンレス製階段等に曲損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東南東、風力 5、視程 約6海里（M） 海象：波高 約0.5m、潮流 北流 日出時刻：05時08分ごろ 愛知県常滑市には、令和5年4月25日16時12分に強風注意報 及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、愛知県三河港田原地区でのスクラップ揚げ荷役作業を終えた後、愛知県名古屋市堀川口船だまりに向け、約9ノットの対地速力で中部国際空港西方沖を北進した。 船長は、単独で船橋当直に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、トーガ瀬北灯浮標西方沖を通過した際、伊勢湾灯標東方約0.1M沖を通過して名古屋港東航路第4号灯標付近から名古屋港東航路に入航する予定で針路を真方位015°の自動操舵として航行した。 船長は、周囲に航行の支障となる他船を見掛けず、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを続けていたところ、眠気を催して居眠りに陥り、本船の左舷船首部が伊勢湾灯標に衝突した。 船長は、衝撃で目を覚まし、周囲を見回して本船が伊勢湾灯標に衝突したことを知り、同灯標から離れたところで主機を停止した。 船長は、本船の損傷状況を調査し、自力で航行できる状態であると判断した後、海上保安庁に本事故発生の通報を行って、帰航を再開した。 機関長は、船長の左隣に腰を掛け、本事故時、眠っていた。

	船長は、本船が右舷方からの東南東風に圧流され、伊勢湾灯標に向かう進路になったと本事故後に思った。 船長は、月に1回程度スクラップ積みの航海があり、本事故前日07時ごろ堀川口船だまりを出航し、名古屋港での積荷役を行って15時30分ごろ田原地区に着き、揚げ荷役を開始する20時までの休息中は疲れていなかったなので仮眠をとらず、本事故当日00時30分ごろ揚げ荷役を終了した後、約6時間掛けて帰航する予定であり、十分な睡眠がとれていなかった。 本船の船橋は、本事故当時、両舷の扉が閉められて暖房が入った状態であった。 本船は、航行区域を平水区域とする船舶であり、船橋航海当直警報装置を備えていなかった。
分析	本船は、風力5の東南東風が吹く状況下、伊勢湾灯標東方沖を通過する予定で自動操舵により北北東進中、船長が、船橋当直中に居眠りに陥り、東南東風により圧流されながら同灯標に向けて航行を続けたことから、同灯標に接近していることに気付かず、同灯標に衝突したものと考えられる。 船長は、十分な睡眠がとれていない状況下、周囲に航行の支障となる他船を見掛けず、扉が閉められて暖房が入った船橋で椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを続けていたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、風力5の東南東風が吹く状況下、本船が伊勢湾灯標東方沖を通過する予定で自動操舵により北北東進中、船長が、船橋当直中に居眠りに陥り、東南東風により圧流されながら同灯標に向けて航行を続けたため、同灯標に接近していることに気付かず、同灯標に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船橋当直者は、当直に就くに当たり、できる限り十分な睡眠時間を確保すること。 ・船橋当直者は、睡眠時間が十分ではない場合、特に暖房の効いた状況では、座ったまま動作がない時間が続くことにより覚醒水準が下がって居眠りに陥ることがあるので、立って、軽く体を動かしたり、外気に当たったりするなどして、居眠りを防止する措置を採ること。 ・船舶所有者は、平水区域を航行区域とする船舶であっても船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい。