

船舶事故調査報告書

令和6年2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5年5月27日 09時55分ごろ
発生場所	福岡県新宮町相島北西方沖 筑前相島灯台から真方位314° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 46.6′ 東経130° 20.6′）
事故の概要	漁船 ^{かいえい} 海栄丸は、北東進中、また、プレジャーボート ^{ミヤボウ} MIYABOUは、船首を北西方に向けて漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年6月6日、主管調査官（門司事務所）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 漁船 海栄丸、19トン FO2-6554（漁船登録番号）、個人所有 第291-34959号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート MIYABOU、1.7トン 270-46949福岡、ミヤ防水株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 甲板員A、なし B 船長B、一級小型
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に亀裂及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、福岡県福岡市博多港での水揚げを終え、同県 ^{むなかた} 宗像市大島に向けて帰航を開始した。 船長Aは、福岡市玄界島東北東方沖のシタエ曾根灯浮標を左舷方約0.2MIに見て、大島に向く北東に針路を定め、約14ノットの対地速力で自動操舵により航行中、操舵室に設置された台に腰を掛け、昼食を摂り始めた。 船長Aは、食事を終えて間もなく、眠気を催すようになったが、眠気が弱く、居眠りすることはないものと思い、同じ姿勢で当直を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。 船長Aは、突然衝撃を感じて目を覚まし、離れた場所にB船を認めたものの、衝撃の原因が分からないまましばらく航行を続けた後、反転して衝撃を感じた場所付近まで戻り、A船がB船と衝突したことを知って、被害の確認等を行った。

	<p>甲板員Aは、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて居眠りしていた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人1人を乗せ、相島北西方沖において、主機を停止し、船首を北西方に向けて釣りをを行いながら漂泊していた。</p> <p>船長Bは、A船を左舷方に認め、B船が漂泊している場所とは違う方向に航行しているように見えたので、危険はないものと思い、右舷方を向いて釣りをを行いながら漂泊を続けた。</p> <p>船長Bは、大きくなるエンジン音に気付いて振り返り、接近するA船を認めて衝突の危険を感じ、A船に向かって大声で叫びながら手を振ったものの、B船の左舷船尾部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、後日、福岡市内の病院を受診し、頸椎捻挫等と診断された。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、自動操舵で北東進中、船長Aが居眠りに陥り、同じ針路で航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、眠気を催した際、眠気が弱く、居眠りに陥ることはないものと思い、操舵室に設置された台に腰を掛けて当直を続けたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北西方に向けて釣りをしながら漂泊中、船長Bが、A船を左舷方に認めていたものの、B船が漂泊している場所とは違う方向に航行しているように見え、衝突の危険はないものと思い、右舷方を向いて釣りをしながら漂泊を続けたことから、A船の接近に気付かず、至近距離にA船を認めて衝突の危険を感じ、A船に向かって大声で叫びながら手を振ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が自動操舵で北東進中、B船が釣りをしながら漂泊中、船長Aが居眠りに陥り、同じ針路で航行を続け、また、船長Bが、A船を認めたものの衝突の危険はないものと思い、右舷方を向いて釣りをしながら漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・船長は、航行中、眠気を催した場合、立ち上がって外気に当たるなど、居眠り防止措置を取り、安全運航に努めること。 ・船長は、漂泊中に接近する他船を認めた場合、その動静を監視し、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。