

船舶事故調査報告書

令和6年12月18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12月19日 04時35分ごろ
発生場所	宮崎県串間市幸島東南東方沖 日向宮之浦港沖防波堤北灯台から真方位053° 4.4海里（M） 付近 （概位 北緯31° 26.5′ 東経131° 24.4′）
事故の概要	貨物船 <sup>くにま</sup> 國喜28は、南南西進中、また、漁船 <sup>こうとく</sup> 幸徳丸は、北進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年1月30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 貨物船 國喜28、499トン 141288、國喜商船株式会社（船舶所有者）、株式会社菅原ジェネラリスト（船舶借入人） B 漁船 幸徳丸、9.7トン MZ2-3117（漁船登録番号）、公益社団法人宮崎県漁村活性化推進機構（船舶所有者）、個人（船舶借入人） 第294-14673号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 船首部に破損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風力 6、視界 不良 海象：波高 約2m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、法定灯火を表示し、空船で、鹿児島県薩摩川内市川内港に向け、幸島東方沖を真方位207°の針路、約10.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行していた。 航海士Aは、単独で航海当直についていたところ、レーダーで左舷船首方4M付近に反航するB船を認め、左舷対左舷で通過すると判断した。 航海士Aは、その後、雨や風浪の影響により、レーダーでの船舶の動静確認が困難になったが、左舷対左舷で通過すると思い、B船の存在を忘れ、同じ針路及び速力で航行を続けた。 航海士Aは、左舷船首方約200～300m付近に、青色の点滅灯

	<p>を点灯して前路を左舷側から右舷側に横切る態勢で接近するB船を認め、慌てて左舵一杯としたものの、A船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、直ちに主機を停止した後、船長Aに本事故発生を報告した。</p> <p>船長Aは、昇橋して海上保安庁に本事故の発生を通報し、B船と互いに人的被害がないことを確認した後、海上保安庁の指示でA船を宮崎県日南市油津港に入港させた。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、法定灯火を表示して青色の点滅灯を点灯し、操業を終えて水揚げの目的で、油津港に向け、幸島東方沖を北進していた。</p> <p>船長Bは、約6～7knの速力で自動操舵により北進中、操舵室中央の椅子に腰を掛けた姿勢でいたところ、操業の疲れで眠気を催した。</p> <p>船長Bは、これまで航行中に居眠りしたことがなかったので、居眠りすることはないと思い、同じ姿勢のまま航行を続けていたところ、いつしか眠り込んだ。</p> <p>船長Bは、ふと目が覚め、視線を前方に移したところ、A船の船体と両舷灯が見えたので、主機を全速力後進にして右舵一杯を取ったものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、自力で航行して油津港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 事故発生状況図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、幸島東方沖を南南西進中、航海士Aが、B船と左舷対左舷で通過できると思い、B船の存在を忘れて同じ針路及び速力で航行を続け、継続的にB船の動静に注意を払っていなかったことから、接近する態勢となったB船を認めて左舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、幸島東方沖を北進中、船長Bが、居眠りしたことから、同じ針路及び速力で北進を続け、ふと目が覚めた際、至近にA船を認めて主機を全速力後進として右舵一杯を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、眠気を感じた状態で、椅子に座り続けたことから、覚醒水準が低下して居眠りしたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、幸島東方沖において、A船が南南西進中、B船が北進中、航海士Aが、B船と左舷対左舷で通過できると思い、継続的にB船の動静に注意を払っていなかったため、また、船長Bが、居眠りしたため、共に避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</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>・当直者は、航行中、接近する他船を認めた場合、安全に通過する</li> </ul>

まで、その動静を監視すること。

- ・船長は、眠気を催した場合、手動操舵を行ったり、立ち上がって外気に当たったりするなど、眠気の払拭に努めること。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 事故発生状況図

