

船舶事故調査報告書

令和7年9月3日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）

委員 上野 道 雄

委員 高橋 明 子

事故種類	衝突（灯浮標）
発生日時	令和6年2月12日 09時42分頃
発生場所	愛媛県松山市野忽那島東南東方沖（安芸灘南航路第1号灯浮標） 野忽那島灯台から真方位116° 1,800m付近 （概位 北緯33° 57.5′ 東経132° 42.9′）
事故の概要	貨物船MEDI GIANNUTRIは、北東進中、緩やかに左転しながら灯浮標に衝突した。 MEDI GIANNUTRIは、右舷中央部から右舷船尾部にかけての外板に擦過傷を生じ、また、灯浮標は、防護枠の支板の曲損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年2月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 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	貨物船 MEDI GIANNUTRI（リベリア共和国籍）、49,640トン 9771262（IMO番号）、D' AMICO DRY DESIGNATED ACTIVITY COMPANY 235.00m×38.00m×19.40m、鋼 ディーゼル機関、9,210kW、不詳
乗組員等に関する情報	船長（イタリア共和国籍） 61歳 締約国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給） 交付年月日 不詳 水先人 69歳 内海水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成23年3月18日 免状交付年月日 令和3年2月22日 免状有効期間満了日 令和6年3月17日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷中央部から右舷船尾部にかけての外板に擦過傷 灯浮標 防護枠の支板に曲損、マーキング装置に折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約1～2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 約3ノット（kn）の北東流

事故の経過

本船は、船長ほか19人（ウクライナ国籍3人、フィリピン共和国国籍2人、イタリア共和国国籍1人、インド共和国国籍13人）が乗り組み、オーストラリア連邦ニューカッスル港を出港し、広島県^{たけはら}竹原港に向かった。

本船は、令和6年2月12日04時45分頃に関崎パイロットステーションに到着して水先人が乗船し、3海里（M）レンジ及び1.5Mレンジに設定したレーダー2台、ECDIS（電子海図情報表示装置）等を作動させていた。

船長は、07時45分頃に昇橋し、水先人から情報提供を受けた後、08時00分頃から自身の操船指揮の下、水先人に水先業務を行わせ、航海士を見張りの補助に、甲板手を操舵にそれぞれ就けた。

水先人は、09時10分頃、本船が^{つるしま}釣島水道に向かって約14knの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により航行中、約7knの速力で先航する外航船（A船）に対し、VHF無線電話（以下「VHF」という。）で、いずれ本船がA船の左舷側を追い越す旨の連絡をして相互に確認した。

釣島水道付近海域は、海上交通安全法第25条第1項に基づく告示^{*1}（以下「告示」という。）により経路が指定され、釣島水道を西の方向に向かって航行する船舶は、釣島水道灯浮標と安芸灘南航路第1号灯浮標（以下「本件灯浮標」という。）を結んだ線（以下「A線」という。）の北側を、釣島水道を東の方向に向かって航行する船舶は、A線の南側を航行するように定められている。

水先人は、09時20分頃、本船が釣島水道をA線に沿って約13.5knの速力で北東進中、前方に約12knの速力で先航する2隻の外航船（B船及びC船）及び本船よりも速い速力で先航する2隻の内航船（D船及びE船）を認めた。（図1参照）

*1 釣島水道付近海域における経路の指定に関する告示（平成22年7月1日施行）

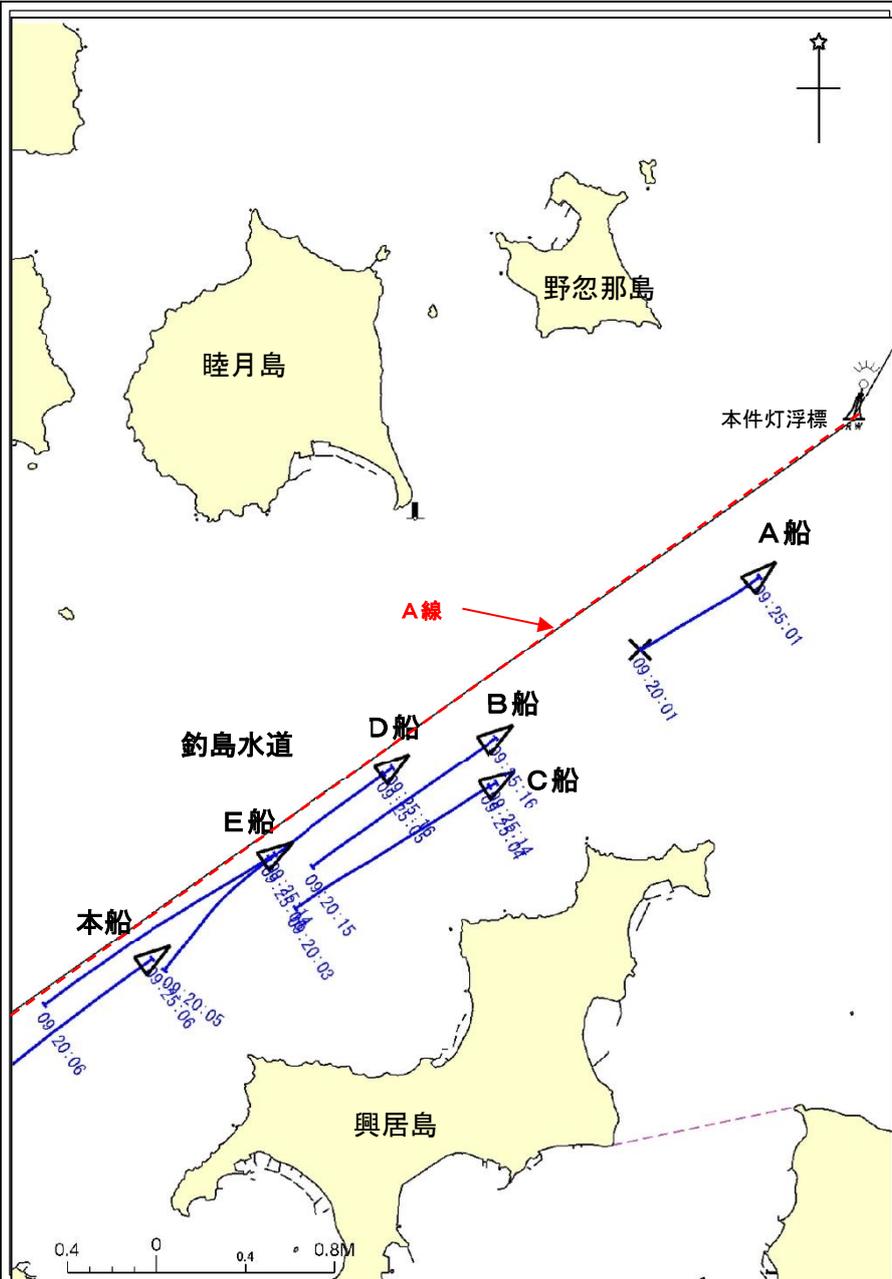


図1 本船が釣島水道を航行中、水先人が09時20分頃前方に認めていた5隻の同航船の状況

水先人は、09時30分頃、本船が本件灯浮標北東方沖で左転した際、推薦航路線上に沿って先航するA船、B船及びC船を認めた。

水先人は、09時35分頃D船が左転してA線を横切って北進し、続いて本船の前方1M付近を先航していたE船が本件灯浮標の手前で左転を開始したのを認め、いずれ本船よりも遅い速力のA船、B船及びC船の左舷側を追い越すことを想定し、E船の船尾方を追従しようと思い、09時38分頃に本件灯浮標の手前1M付近で甲板手に左舵10°を指示した。

水先人は、本船が左転を開始した頃、本件灯浮標を右舷側に見て、約0.1～0.2Mの距離を隔てて通過できると思い、船橋内中央の前

面窓の近くに移動し、目視のみによる見張りに当たっていたところ、安芸灘南航路第2号灯浮標付近に、推薦航路線に沿って南西進する外航船（以下「反航A船」という。）を認めた。

本船は、緩やかに左転しながら、水先人が反航A船に対する動静監視に意識を向けた状態で航行を続けた。

（図2 参照）

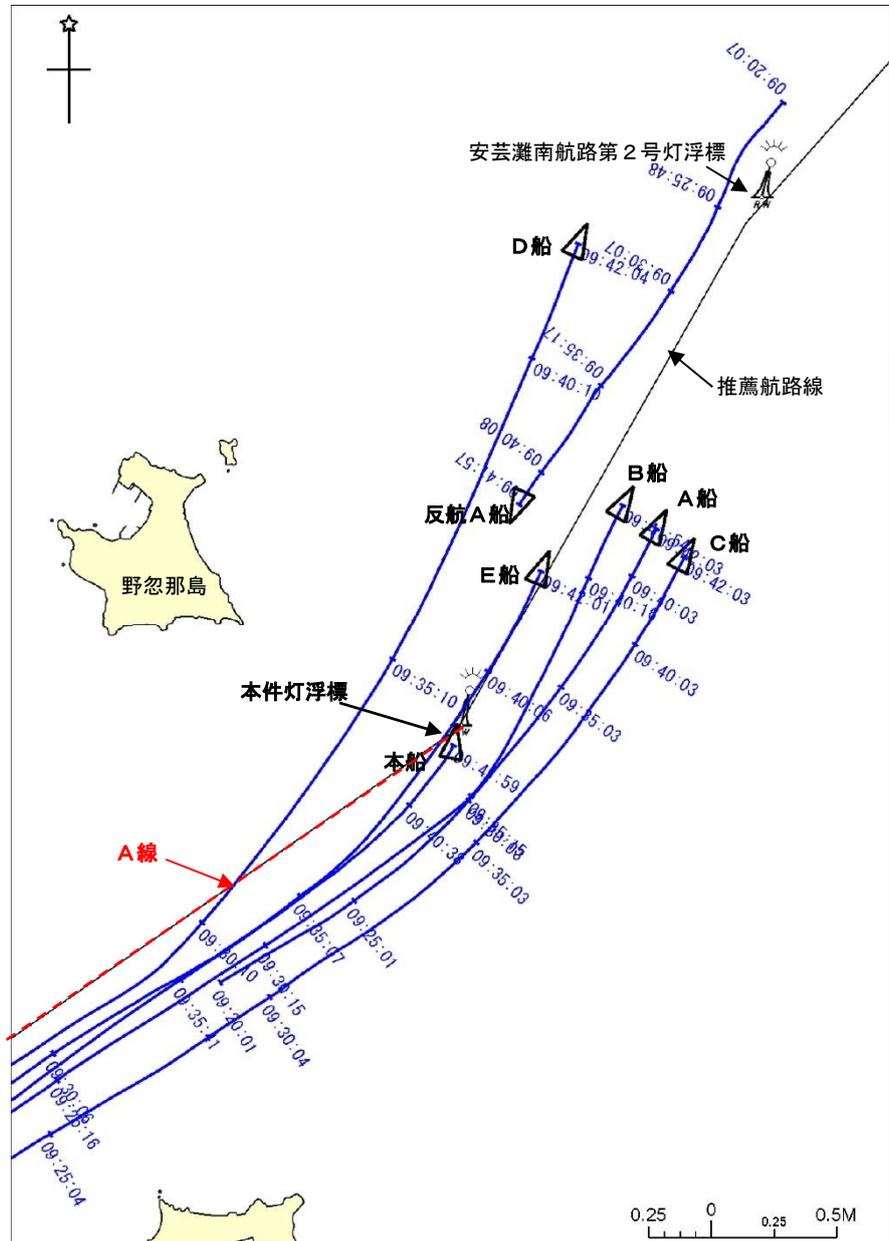


図2 本船が本件灯浮標に衝突する直前の周囲の船舶の状況

水先人は、衝突の約30～40秒前、右舷船首方200～300m付近に本件灯浮標を認めたが、どうすることもできず、船長と共に右舷ウイングに出た後、本船は09時42分頃に右舷中央部と右舷船尾部が本件灯浮標に2回衝突した。

水先人は、船橋内に戻り、甲板手に舵中央を指示するとともに航海士に反航A船に対して右舷対右舷で通過する旨の連絡をさせ、反航A

	<p>船の前路を通過して反航A船が本船の右舷側を通過した後、甲板手に左舵を指示して本船を野忽那島東方沖で停船させ、周囲の安全を確認した後、VHFで海上保安庁に本事故発生を通報した。</p> <p>本船は、自力で航行して竹原港に向かった。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋))</p>
<p>その他の事項</p>	<p>水先人は、平成23年頃から本事故時までに約1,660隻の船舶の水先業務を行っており、本事故発生海域の航行にも慣れていた。</p> <p>水先人は、これまでにえい網中の漁船を避けるなどの目的で、A線を横切ったことが1~2回あった。</p> <p>水先人は、本事故時、約3knの北東流があることは知っており、緩やかに左転しながら本件灯浮標を右舷側に見て安全な距離を隔てて通過できると判断していたが、思っていたよりも本船が北東方に圧流されたと本事故後に思った。</p> <p>水先人は、本事故時、本船は竹原港に向かって航行しており、航海計画では本件灯浮標を左舷側に見て左転した後、推薦航路線を横切る予定であったが、本船と反航A船の位置関係からA線を横切っても反航A船と危険な関係にはならないと思った。</p> <p>水先人は、釣島水道には海上交通安全法の定める経路が指定されていることを知っており、本船よりも遅い速力の3隻の先航船をいずれ追い越すことを想定していたので、本件灯浮標の手前で左転してA線を横切ったが、海上交通安全法を遵守していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>水先人は、本事故時、船橋内中央の前面窓の近くに立って水先業務を行っており、目視のみに頼らず、ECDIS、レーダー等の航海計器を活用して本船の位置と本件灯浮標の位置関係を確認し、また、周囲の見張りを適切に行っていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、船橋内右舷側の前面窓付近で航海士と会話をしていたので、本船が緩やかに左転しながら本件灯浮標に向かって航行していることに気付いていなかった。</p> <p>水先人は、BRM^{*2}(Bridge Resource Management)及びBTM^{*3}(Bridge Team Management)を確立させ、事前に船長を含む乗組員に対し、水先人業務に関する報告・注意喚起等を要請しておけば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p>

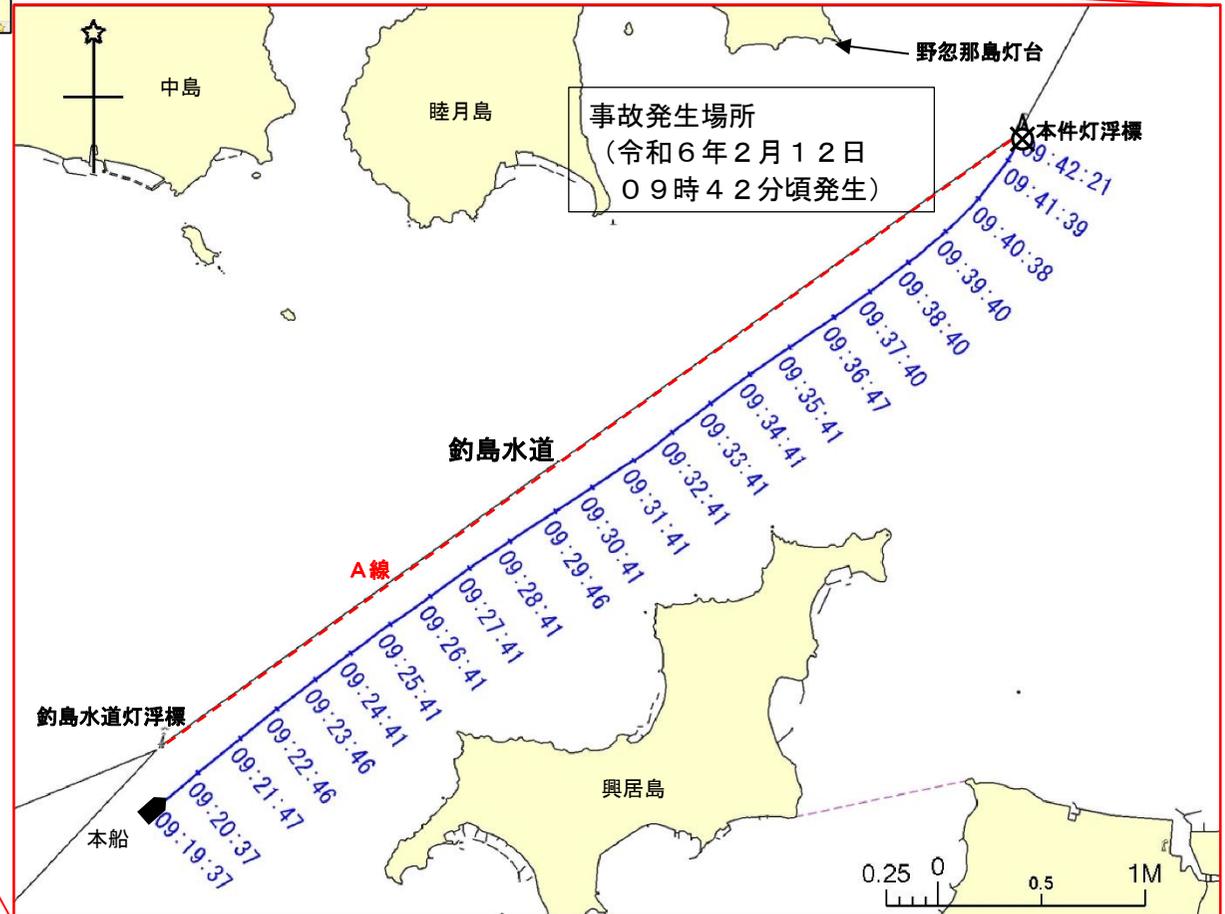
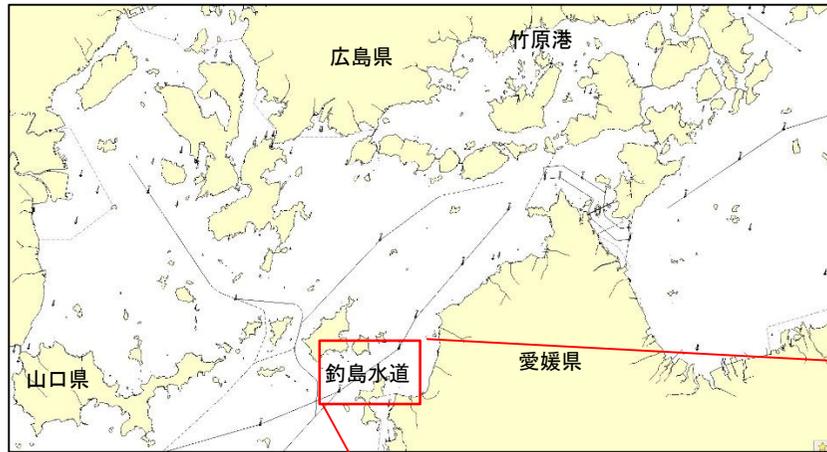
*2 「BRM」とは、船舶の安全運航のため、乗組員、設備、情報など、船橋(ブリッジ)で利用可能なあらゆる資源(リソース)を有効に活用(マネジメント)することをいう。

*3 「BTM」とは、船橋のチームメンバーが船橋のあらゆる資源を利用し、明確な基準の下、組織的に安全運航を達成させるための実践的管理手法をいう。

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、釣島水道を北東進中、水先人が、いずれ本船よりも遅い速力の3隻の先航船の左舷側を追い越すことを想定していたことから、本船の前方約1M付近を先航していたE船が本件灯浮標の手前で左転を開始したのを認め、E船の船尾方を追従しようと思い、本件灯浮標の手前で甲板手に左舵を指示したものと考えられる。</p> <p>本船は、左転を開始した後、水先人が、反航A船に対する動静監視に意識を向け、本船の位置と本件灯浮標の位置関係を確認していなかったことから、本件灯浮標に向かって航行していることに気付くのが遅れ、本件灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人は、本事故時、約3knの北東流があることは知っており、これまでの経験から本件灯浮標を右舷側に見て、安全に通過できると思ったことから、船橋内中央の前面窓の近くに移動し、反航A船に対する動静監視に意識を向けた状態であったものと考えられる。</p> <p>水先人は、釣島水道には海上交通安全法の定める経路が指定されていることを知っており、航海計画では本件灯浮標を左舷側に見て左転した後、推薦航路線を横切る予定であったが、本船と反航A船の位置関係からA線を横切っても反航A船と危険な関係にはならないと思ったことから、本件灯浮標の手前で左転してA線を横切ったものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋内右舷側の前面窓近くで航海士と会話をしている、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、本船が緩やかに左転しながら本件灯浮標に向かって航行していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>水先人は、BRM及びBTMを確立させ、事前に船長を含む乗組員に対し、水先人業務に関する報告・注意喚起等を要請していなかったことから、本事故時、乗組員との間で情報及び認識を共有することができなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、釣島水道を北東進中、水先人が、本件灯浮標を右舷側に見て、安全に通過できると思い、反航A船に対する動静監視に意識を向け、本船の位置と本件灯浮標の位置関係を確認していなかったため、本件灯浮標に向かって航行していることに気付くのが遅れ、本件灯浮標に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"> ・水先人は、釣島水道付近海域の水道等に経路が指定されている場合は、できる限り、その経路に沿って航行すること。 ・水先人及び船長は、航海計器を活用して自船の位置や周囲の障害物等の位置関係を把握した上で、常時、周囲の見張りを適切に行いながら航行すること。

	<ul style="list-style-type: none">・ 水先人は、自身の操船に疑問が生じた場合、直ちに質問や助言を受けられるようBRM及びBTMの手法を取り入れ、他の当直者との間で相互に積極的な意思疎通を行い、常に情報及び認識を共有すること。・ 在橋中の乗組員は、操船に関する以外の会話等を行わず、周囲の見張り等に専念し、水先人業務に疑義が生じた場合、直ちに質問をしたり助言をしたりすること。
--	---

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
09:10:06	33-52-46.42	132-36-08.53	45.4	045	13.1
09:12:07	33-53-05.34	132-36-31.12	45.4	045	13.2
09:14:07	33-53-23.80	132-36-53.77	43.5	041	13.1
09:16:07	33-53-43.15	132-37-15.17	41.9	041	13.2
09:18:07	33-54-03.17	132-37-36.36	41.7	042	13.4
09:20:37	33-54-26.95	132-38-05.63	51.6	053	13.5
09:22:46	33-54-45.28	132-38-33.16	53.1	054	13.8
09:24:06	33-54-56.63	132-38-51.40	53.3	055	14.0
09:26:10	33-55-13.53	132-39-20.03	55.3	053	14.0
09:28:04	33-55-28.88	132-39-46.22	56.8	055	14.0
09:30:04	33-55-44.39	132-40-14.99	57.0	055	14.2
09:31:04	33-55-52.13	132-40-29.39	56.6	052	14.2
09:32:10	33-56-00.79	132-40-44.93	54.7	051	14.0
09:33:04	33-56-08.26	132-40-56.67	53.3	051	14.0
09:34:04	33-56-16.69	132-41-10.26	53.9	052	14.0
09:35:04	33-56-24.83	132-41-24.05	55.2	052	14.0
09:36:04	33-56-32.58	132-41-38.05	56.0	052	14.1
09:37:04	33-56-40.55	132-41-52.14	55.1	052	14.1
09:38:04	33-56-48.89	132-42-05.96	52.8	049	14.0
09:39:04	33-56-57.40	132-42-19.46	52.2	046	14.0
09:40:00	33-57-06.18	132-42-31.42	46.7	038	13.9
09:41:04	33-57-17.17	132-42-43.24	38.1	028	13.7
09:42:08	33-57-29.05	132-42-52.67	26.6	008	12.9
09:42:21	33-57-31.57	132-42-54.13	26.3	002	13.0

※ 船位は、本船の船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置は、本船の船首から約204m、船尾から約31m、左舷から約19mのほぼ中央付近であった。また、対地針路は真方位である。