

船舶事故調査報告書

令和7年5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6年5月27日 03時30分ごろ
発生場所	鹿児島県種子島 ^{たねが} 東方沖（公海上） 種子島灯台から真方位082° 78.9海里（M）付近 （概位 北緯30° 33.6′ 東経132° 28.1）
事故の概要	油タンカー ^{スワルナ ジャヤンティ} SWARNA JAYANTIは、南西進中、また、漁船 ^{しほう} 子宝丸は、西北西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年6月25日、主管調査官（神戸事務所）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 SWARNA JAYANTI（インド共和国籍）、57,727トン 9467720（IMO番号）、THE SHIPPING CORPORATION OF INDIA LIMITED B 漁船 子宝丸、19トン MZ2-20028（漁船登録番号）、有限会社佐藤水産 第282-17827号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（インド共和国籍）、免状不詳 航海士A（インド共和国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 不詳 B 右舷中央部から船尾部にかけて亀裂を伴う擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約2.0m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか26人（全員インド共和国籍）が 乗り組み、空倉でシンガポール共和国シンガポール港に向けて千葉県 千葉港を出航した。 A船は、法定灯火を表示して、航海士A及び操舵手が船橋当直に当 たり、種子島東方沖を約12.0ノット（kn）の速力（対地速力、以 下同じ。）で自動操舵により南西進していた。 A船は、同じ針路及び速力で航行していたところ、A船の船首部と B船の右舷船尾部とが衝突した。 船長Aは、種子島付近を航行中、海上保安庁から国際VHF無線電 話等でB船と衝突したことを告げられ、船首部を点検して明確な損傷 は認めなかったものの、本事故の発生を知った。 B船は、船長Bほか7人（日本国籍2人、インドネシア共和国籍5

	<p>人) が乗り組み、法定灯火を表示して、まぐろはえ縄漁を終えて鹿児島県鹿児島市鹿児島港へ帰航中、約 8 kn の速力で自動操舵により種子島北方沖に経由地を設定して西北西進していた。</p> <p>船長 B は、単独で船橋当直につき、A I S 重畳表示機能を有するレーダーを 6 Mレンジのノースアップ表示として、他船が 2 Mレンジ内に接近すると警報音が鳴るように設定し、船橋の床で体を横にするなどして休息しながら警報音が鳴ったら操船に当たるつもりでいたところ、いつしか居眠りした。</p> <p>船長 B は、A 船の汽笛の音で目を覚まして起き上がり、船首方に他船は見えなかったので操舵室右舷後方の扉を開けたところ、右舷後方至近に A 船を認め、その直後に衝撃を受けて扉の枠に左^{まぶた}瞼の上部を打った。</p> <p>船長 B は、乗組員の負傷状況及び B 船の損傷状況を確認し、本事故の発生を 1 1 8 番通報した後、宮崎県日南市油津港^{にちなん あぶらつ}へ自力航行した。</p> <p>船長 B は、衝突後、レーダーの警報音が鳴っていたことに気付いた。</p> <p>船長 B は、7 日間連日操業した後であったので疲労が蓄積していた。</p> <p>船長 B は、長時間の帰航中であっても、ふだんから乗組員と船橋当直を交替することなく一人で操船に当たっていた。</p>
<p>分析</p>	<p>A 船は、南西進中、B 船と衝突したものと考えられるが、航海士 A から情報が得られなかったことから、A 船の衝突に至る状況を明らかにすることができなかった。</p> <p>B 船は、自動操舵で西北西進中、単独で船橋当直中の船長 B が、船橋の床に体を横にした状態で居眠りしたことから、A 船に接近していることに気付かず、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、レーダーの警報音が鳴ったら操船に当たろうと思っていたが、7 日間連日操業を行った後の疲労が蓄積した状態のまま長時間の単独船橋当直に当たったことから居眠りをし、警報音が鳴っても目が覚めなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A 船が南西進中、B 船が西北西進中、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、居眠りをしており、衝突するまで A 船に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長 B は、本事故後、船橋当直を機関長以外の乗組員による 2 時間交替制とし、航行中、レーダーの他船の接近による警報音を船橋以外にも聞こえるように設定した。</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"> ・ 船橋当直者は、他船と衝突のおそれのある見合い関係になった場

	<p>合、海上衝突予防法上の保持船であっても、状況に応じて衝突を避けるための措置を採ること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、疲労が蓄積した状態で長時間の単独船橋当直に当たることなく、他の乗組員と当直を交替するなどして居眠り運航の防止を図ること。
--	---