

船舶事故調査報告書

令和7年7月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和7年1月4日 14時10分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港 ^{おっぱま} 追浜地区東北防波堤 横須賀港東防波堤北灯台から真方位162°520m付近 （概位 北緯35°19.4′ 東経139°39.9′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船 ^{ほうしん} 宝伸丸は、南南西進中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和7年1月16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	液体化学薬品ばら積船 宝伸丸、498トン
船舶番号、船舶所有者等	141306、東明汽船有限会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海） 航海士A、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 バルバスバウに破口を伴う圧損 防波堤 水面上 なし、水面下 不明
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、航海士Aが単独で船橋当直につき、東京湾中ノ瀬西方沖を浦賀水道航路北方の変針予定場所に向かって約11ノットの対地速力で自動操舵により南南西進していた。 航海士Aは、目視及びレーダーで見張りに当たり、東京湾中ノ瀬西方第1号灯標を通過した後、周囲に航行の支障となる他船を見掛けなかったのが緩み、船橋中央部の操舵スタンドにもたれた状態で立ったまま居眠りした。 本船は、変針予定場所を通過して航行を続け、航海士Aが、ふと目覚めた際、前方に東北防波堤が見えたので左転しようと操舵装置を手動操舵へ切り替えたつもりで舵輪を操作したものの、操舵装置を切り替え損なっていたので針路が変わらず、同防波堤に衝突した。 自室にいた船長は、衝撃を感じて昇橋し、航海士Aが舵輪を操作しているのを見て、主機が停止していることを確認し、他の乗組員に損傷状況の確認を指示し、海上保安庁に本事故の発生を通報するとともに、A社にも連絡を行った。 本船は、潮流により圧流され、東北防波堤の北側にある追浜地区夏島東防波堤付近の浅所に船首部船底が接触した後、A社が手配したタグボートにえい航されて横須賀港第4区に錨泊した。

	本船には、人の動きを約5分間検知しないと警報が作動するように設定された船橋航海当直警報装置が設置されていたが、本事故当時、警報は作動しなかった。 船長は、航海士Aが船橋航海当直警報装置の検知領域内の操舵スタンドにもたれた状態で立っていたので、居眠り時に体が揺れるなどの動きが検知され、同装置が作動しなかったのではないかと口述した。 航海士Aは、本事故前日より前3日間、十分な睡眠がとれていたものの、本事故前日、寝付きが悪く、2時間程度の睡眠であったので、本事故当時、船橋当直についたとき、若干眠気を感じていたが、立っていれば居眠りすることはないと思っていた。 運輸安全委員会が同種事故の再発防止を目的として発行している運輸安全委員会ダイジェスト^{*1}によれば、貨物船・タンカーの居眠りによる船舶事故発生時、船橋航海当直警報装置の警報が作動しなかったもののうち、操船者の体の動きをセンサーが検知した可能性があったものが約半数と分析されている。 (付図1 航行経路図 参照)
分析	本船は、自動操舵により南南西進中、単独で船橋当直についていた航海士Aが居眠りしたことから、変針予定場所を通過し、東北防波堤に衝突したものと考えられる。 航海士Aは、次のことから眠くなって、居眠りしたものと考えられる。 (1) 前日の睡眠時間が不足し、本事故当時、若干眠気を感じていたこと。 (2) 自動操舵を使用中、周囲に航行の支障となる他船がおらず、気の緩みが生じ、船橋中央部の操舵スタンドにもたれた状態で立っていたこと。 航海士Aは、目覚めた際、東北防波堤が見えて左転しようとしたものの、慌てていて操舵装置を自動操舵から手動操舵へ切り替えなかった可能性があると考えられる。 本船は船橋航海当直警報装置の警報設定時間が約5分になっており、その間に、航海士Aの体の揺れが検知されたことから、同装置が作動しなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、自動操舵により南南西進中、単独で船橋当直についていた航海士Aが居眠りしたため、変針予定場所を通過し、東北防波堤に衝突したものと考えられる。
再発防止策	A社は、本事故後、船橋航海当直警報装置を新機種に替え、人の動きを検知する設定時間を3分とすることにした。 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

^{*1} 運輸安全委員会ダイジェスト第40号「貨物船・タンカーの居眠りによる船舶事故の防止に向けて」
https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/pdf/jtsbdi-No40_all.pdf

られる。

- ・ 船橋当直者は、当直中に眠気を感じた場合、同じ姿勢を続けずに時々体を動かすなどして眠気を払拭する措置を採ること。
- ・ 船橋当直者は、睡眠時間の不足などにより眠気を払拭できない場合、船長に申告して了解を得た上で、他の乗組員と当直を交替するか、又は他の乗組員を昇橋させて2人当直とするなどして居眠り運航の防止措置を採ること。
- ・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶の船長は、人の動きを検知する設定時間を可能な限り短く設定するなどの措置を採ること。

付図1 航行経路図

