

船舶事故調査報告書

令和7年8月27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9月12日 23時22分頃 |
| 発生場所 | 徳島県阿南市蒲生田岬南方沖 蒲生田岬灯台から真方位178°27.5海里（M）付近 （概位 北緯33°22.5′ 東経134°46.4′） |
| 事故の概要 | 貨物船SORYU MARUは、船首を南方に向けて漂泊中、また、貨物船第1エスオーシーは、東北東進中、両船が衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和6年9月17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 貨物船 SORYU MARU（パナマ共和国籍）、49,566トン 9987237（IMO番号）、SOUTHRN ROUTE MARITIME, S.A.、日鮮海運株式会社 B 貨物船 第1エスオーシー、499トン 142577、エスオーシーマリン株式会社（B社） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （パナマ共和国発給） 航海士A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 航海士 （パナマ共和国発給） B 船長B、二級（航海） 航海士B、三級（航海） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A 右舷船尾部外板に凹損等 B 船首部及び球状船首に圧壊、船首部外板に破口 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m |
| 事故の経過 | A船は、船長A及び航海士Aほか19人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、石炭約80,000tを積載してオーストラリア連邦ニューカッスル港から阿南市橘港 ^{たちばな} に向けて航行中、蒲生田岬南方沖で入港時間を調整するため、主機を停止し、航行中の運転不自由船を示す灯火のほか作業灯を点灯して22時46分頃に漂泊を開始した。 船長Aは、レーダー2台及び電子海図情報表示装置（ECDIS）を作動させ、主機をいつでも始動できるようにスタンバイとし、航海士A及び甲板手の2人を船橋当直に当たらせ、事務処理のために操舵室を離れて自室に移動した。 A船は、風潮流の影響で徐々に回頭していき、やがて船首が南に向 |

| | |
|--|---|
| | <p>いて約0.5～1.0ノット（kn）の対地速力で南南東方に圧流され始めた。</p> <p>航海士Aは、目視及びレーダーで見張りを行い、東北東進してA船に接近してくるB船を認め、B船が約1Mに接近しても針路を変えないので衝突の危険を感じ、注意喚起すればB船が避航すると思い、国際VHF無線電話（以下「VHF」という。）でB船を呼び出すとともに昼間信号灯*1を照射したが、B船から応答を得られなかった。</p> <p>航海士Aは、汽笛による警告信号を行わず、B船に対して繰り返しVHFでの呼出しと昼間信号灯の照射を行ったが、B船は応答せずと同じ針路及び速力でA船の右舷方約0.4Mまで接近したので、主機を前進とし、B船の接近を船長Aに報告した。</p> <p>A船は、船長Aが報告を受けて直ちに昇橋し、B船に対してVHFでの呼出しと昼間信号灯の照射を行いながら極微速力で前進したが、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、ポストパナマックス級（パナマ運河を通航できない大型船）の長さ235m、幅38mのばら積み大型貨物船であった。</p> <p>A船は、乗組員が損傷状況を確認した後、橋港に入った。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、高知県須崎市須崎港で焼却灰を陸揚げして空倉で千葉県千葉港に向けて出航した後、21時00分頃に高知県室戸岬東方沖で航海士Bが昇橋して単独で船橋当直につき、4Mレンジとしたレーダー及び電子海図装置（ECS）を作動させ、法定灯火を表示して自動操舵により約11knの対地速力で東北東進していた。</p> <p>航海士Bは、前日からの就寝中に2～3時間おきに目が覚めて熟睡できず、また、焼却灰の荷役後くしゃみや鼻水が出ていたので、眠気を催すことがあると医師から注意を受けて処方されたアレルギー疾患の治療薬を入直の約3時間前に服用しており、入直時から強い眠気を感じていた。</p> <p>航海士Bは、操舵スタンドの前に立ってECSでB船が予定針路線上を航行していることを確認し、眠気を払拭しようと時々体を動かしていたが、船首方に作業灯らしきオレンジ色の明かりが見えたので船位等を確認しようと操舵スタンドの左下方に設置されたECSの前にしゃがみこんだところ、そのまま居眠りを始めた。</p> <p>B船は、同じ針路及び速力のまま航行中、航海士Bが、操舵室に差し込んだオレンジ色の明かりに気付いて目が覚め、立ち上がって左に舵を切った直後、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃に気付いて昇橋し、航海士BからA船と衝突</p> |
|--|---|

*1 「昼間信号灯」とは、国際航海を行う150総トン数以上の船舶に搭載義務がある船用品をいい、昼間発光の点滅によってモールス信号で通信を行うものであるが、他船の注意を喚起するためにも用いられる。なお、最低光達距離は2Mとなっている。

| | |
|-------|---|
| | <p>した旨報告を受けて操船を引き継ぎ、乗組員にB船の損傷状況の調査を指示して本事故の発生を118番通報するとともに、B社に事故発生を報告した。</p> <p>航海士Bは、衝突する前にレーダー画面でA船の映像を見た記憶がなかった。</p> <p>B船は、その後、徳島県徳島小松島港に入港した。</p> <p>B船は、船橋航海当直警報装置が設備され、船橋前部右舷側の天井部分に設置されていたモーションセンサー（赤外線感知器）が船橋当直者の動作を12分間感知しない場合、警報を発する設定になっていたが、本事故発生時、警報音を聞いた乗組員はいなかった。</p> <p>（付図1 航行経路図 参照）</p> |
| 分析 | <p>A船は、船首を南方に向けて主機をスタンバイ状態にして漂流中、航海士Aが、右舷方約1Mに接近したB船との衝突の危険を感じた際、注意喚起すればB船が避航すると思い、0.4Mに接近するまでB船に対してVHFでの呼出し及び昼間信号灯の照射を再三行うのみで、衝突を避ける有効な措置を採る時機を逸したことから、衝突直前に主機を始動して前進としたが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東北東進中、航海士Bが、居眠りしたことから、A船と接近していることに気付かず、前路で漂流中のA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Bは、前日からの就寝中2～3時間おきに目が覚めて睡眠不足であったこと及び眠気を催すことがあるアレルギー疾患治療薬を入直の約3時間前に服用したことから、入直時から強い眠気を感じていたにもかかわらず当直を続け、居眠りしたものと考えられる。</p> <p>航海士Bは、船首方に作業灯らしきオレンジ色の明かりを見ていたこと及びB船の船橋航海当直警報装置のモーションセンサーによる動作感知の間隔が12分間であったことから、衝突時刻の約12分前以降に居眠りを始めたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、蒲生田岬南方沖において、A船が船首を南に向けて主機を停止して漂流中、B船が東北東進中、航海士Aが、接近するB船に対してVHFによる呼出し等を再三行うのみで、衝突を避ける有効な措置を採る時機を逸したため、A船を移動させたものの、また、航海士Bが、居眠りしたため、A船と接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <p>B社は、本事故を受けて自社の全船に事故の概要及び注意喚起を伝達し、訪船指導を行うとともに、船橋航海当直警報装置の警報解除装置をモーションセンサー式（12分間隔）からボタン式（6分間隔）^{*2}に変更することとした。</p> |

^{*2} 航海当直警報装置の「ボタン式」とは、航海士が一定時間内に同装置の操作（ボタン操作）を行わない場合に、設定時間がリセットできず、警報を発するシステムである。

| | |
|--|--|
| | <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、入直前に強い眠気があるなど、船橋当直に従事することが困難な体調である場合、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。 ・ 船橋当直者は、入直中に眠気を催すおそれがある医薬品の服用を避けること。また、アレルギー疾患治療薬を使用する場合、あらかじめ医師等に相談して点鼻薬や眠気がおきにくい性状のものを処方してもらうことが望ましい。 ・ 船長は、見張りを適切に行うとともに、漂泊中の自船に向かってくる船舶を認知した場合、同船は、自船を認識していない可能性が高いことから、汽笛、昼間信号、無線等を適切に使用して早めに注意喚起を行いつつ、衝突を回避する措置を講ずること。 |
|--|--|

付図1 航行経路図

