

## 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	乗揚
発生日時	令和6年11月4日 23時06分頃
発生場所	愛媛県松山市興居島北岸 頭崎灯台から真方位 254° 1.1海里 (M) 付近 (概位 北緯33° 55.3' 東経132° 40.9')
事故の概要	液体化学薬品ばら積船兼油タンカー新和丸は、南南西進中、島岸に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年11月8日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	<p>船種船名、総トン数 液体化学薬品ばら積船兼油タンカー 新和丸、499トン</p> <p>船舶番号、船舶所有者等 136205、有限会社新和汽船、株式会社菅原ジェネラリスト (船舶借入人、A社)</p>
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、船橋航海当直警報装置（以下「本件警報装置」という。）を作動させ、岡山県倉敷市水島港を出港して大分県大分港鶴崎泊地に向かった。</p> <p>本件警報装置は、船橋前部左舷側の天井部分に設置されたモーションセンサー（赤外線感知器）が操舵スタンドの中央付近に向けられ、立った姿勢の船橋当直者の動作を3分間感知しない場合、警報を発する設定になっていた。</p> <p>船長は、19時20分頃に昇橋し、前直者から当直を引き継いで単独の航海当直につき、本船は、21時10分頃に来島海峡航路西口付近を通過した後、釣島水道に向けて約9～10ノットの対地速力で、自動操舵により航行した。</p> <p>船長は、ふだんから腰痛があるので、操舵室後部の机に寄り掛かった姿勢で操船に当たり、本船を安芸灘南航路の推薦航路に沿って南西進させ、安芸灘南航路第2号灯浮標（以下「安芸灘南航路」を冠する灯浮標名は、これを省略する。）付近に至った頃、自動操舵のつまみを回して左転し、針路を興居島北岸付近に向けた。</p> <p>船長は、第1号灯浮標付近の転針予定場所で、針路を釣島水道灯浮標の北方沖に向ける予定で本船を南南西進させていたところ、前路に航行の支障となる船舶を認めず、順調に航行していたので安堵して気</p>

が緩み、これまでに蓄積されていた疲れを感じたが、すぐに転針するので居眠りすることはないと思い、同じ姿勢を続いているうちに居眠りし始めた。

本船は、転針予定場所を通過して航行を続け、興居島北岸に乗り揚げた。(図1参照)



図1 航行経路図

船長は、衝撃で目覚め、周囲を見て興居島北岸に乗り揚げたことを知った。

船長は、本船の乗組員に船体の損傷状況を確認させた後、VHF無線電話で海上保安庁に本事故発生の通報を行うとともにA社担当者に同旨の連絡を行った。

本船は、A社が手配したタグボートにより引き出され、自力で航行して愛媛県伊予市郡中港に向かった。

	<p>本船の喫水は、船首約3.60m、船尾約4.20mであった。</p> <p>船長は、昭和44年頃から内航船舶に乗船するようになり、平成2年頃から船長職をとり始め、令和3年2月頃にA社に入社して本船の船長職をとっていた。</p> <p>船長は、本事故当時、健康状態は良好であると思っていた。</p> <p>船長は、本事故後、医療機関で検査を受けたところ、睡眠時無呼吸症候群（重症）と診断された。</p> <p>睡眠時無呼吸症候群にかかっている症状としては、次のようなものがある。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周囲の者からいびきを指摘される</li> <li>夜間の睡眠中によく目が覚める</li> <li>起床時に頭痛や体のだるさがある</li> <li>日中に眠気が生じる</li> </ul> <p>船長は、これまで当直中に眠気を感じたことがなく、特に居眠り防止措置を採ったことがなかった。</p> <p>船長は、ふだんの乗船中の休息時間が約8時間で、ほとんど自室で横になって過ごしており、1日の平均睡眠時間が4時間以上とれていったが、本事故の数日前から考え方をするようになり、寝付きが悪いと感じていた。</p> <p>本件警報装置の設置要領によれば、モーションセンサーは、熱源の移動（人間の動き）を感知するものであり、本件警報装置に故障又は不具合はなかったが、本事故時、警報は鳴らなかった。</p> <p>本船の機関部当直者は、巡回を行っていない時間帯に昇橋することはなかった。</p>
分析	<p>本船は、南南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りしたことから、転針予定場所を通過して興居島北岸に向かって航行を続け、同岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、居眠りをしたものと考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 睡眠時無呼吸症候群にかかっていた。</li> <li>(2) 航行時に注意を要する気象・海象条件ではなかった。</li> <li>(3) 自動操舵による航行中であった。</li> <li>(4) 前路に航行の支障となる船舶を認めなかった。</li> <li>(5) 順調に航行していたので安堵して気が緩んだ。</li> <li>(6) 操舵室後部の机に寄り掛かった姿勢であった。</li> </ol> <p>船長は、睡眠時無呼吸症候群にかかっていたものの、自身では気付いていなかったものと考えられる。</p> <p>本件警報装置は、船橋前部左舷側の天井部分に設置されていたモーションセンサーが船橋当直者の動作を3分間感知しない場合、警報を発する設定になっていたものの、船長が操舵室後部の机に寄り掛けた姿勢で操船に当たっていたことから、船体の動搖等による体の動き</p>

	を感知し、本件警報装置の警報が作動しなかったものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、自動操舵で南南西進中、単独で船橋当直中の船長が操舵室後部の机に寄り掛かった姿勢で居眠りしたため、転針予定場所を通過して興居島北岸に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	<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>・ 航海当直者は、操船中、同じ姿勢を続けることなく、体を時々動かしたり、外気に当たったり、手動操舵に切り替えるなどして、居眠り運航の防止措置を探ること。</li> <li>・ 航海当直者は、睡眠時無呼吸症候群にかかっている可能性がある場合は、医療機関を受診することが望ましい。</li> <li>・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶において、航海当直者は、航行中は同装置を常時作動させ、モーションセンサーの取付角度内の適切な位置（操舵スタンドの中央付近）で操船に当たること。</li> </ul>