

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11月19日 14時25分頃
発生場所	長崎県佐世保市宇久島北西方沖 対馬瀬鼻灯台から真方位 $313^{\circ} 30.7$ 海里 (M) 付近 (概位 北緯 $33^{\circ} 39.0'$ 東経 $128^{\circ} 40.6'$)
事故の概要	貨物船 REIMEI は、船首を北西に向けて漂泊中、また、漁船二人の美桜は、南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年11月20日、主管調査官（門司事務所）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 船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 貨物船 REIMEI (リベリア共和国籍)、54,684トン 9902976 (IMO番号)、ERICA NAVIGATION S.A.</p> <p>B 漁船 二人の美桜、19トン NS2-23530 (漁船登録番号)、株式会社はまだ漁業 第292-52977号 (船舶検査済票の番号)</p>
乗組員等に関する情報	<p>A 船長A、締約国資格受有者承認証 船長 (リベリア共和国発給)</p> <p>B 船長B、一級小型</p>
負傷者	なし
損傷	<p>A 右舷船尾外板に凹損を伴う擦過傷</p> <p>B 船首部及び球状船首に圧壊</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約3m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか20人（日本国籍7人、フィリピン共和国籍13人）が乗り組み、石炭約93,498tを積載してオーストラリア連邦ニューキャッスル港から長崎県松浦市松浦港に向かって航行中、宇久島北西方沖において、入港時間調整のため船首を北西に向けて機関を停止して漂泊を開始した。</p> <p>船長Aは、船橋当直中、14時10分頃に本船に向かって航行するB船を認めた後、航行中のB船がいずれA船を避けると思っていたところ、B船が同じ針路及び速力で接近してきたので、B船に対して汽笛を鳴らし昼間信号灯で警告を行ったが、A船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船及びB船の損傷状況並びに負傷者がいないことを確認後、船舶管理会社に本事故の発生を報告するとともに、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、パナマックス級（パナマ運河を航行できる最大船型）の全長234.92m、全幅38.00mの大型石炭専用船であった。</p>

	<p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、まき網漁の目的で、宇久島北西方沖約30Mの漁場（以下「本件漁場」という。）に向けて佐世保市神崎漁港を出航した。</p> <p>船長Bは、本件漁場の東方に到達した頃、発熱や頭痛の症状を感じようになつたので、以前病院で処方された解熱鎮痛剤を服用し、B船を南西進させて魚群探査を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて、B船が自動操舵により約13ノットの対地速力で南西進中、意識が朦朧とする状態で操船を続けていたところ、衝撃を感じて機関を後進とした後、B船とA船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、自力航行して神崎漁港に戻った。</p> <p>船長Bは、本事故発生の2日前から咳^{せき}が出て風邪気味であったが、操業には支障がないと思い出航した。</p>
分析	<p>A船は、漂泊中、船長Aが、本船に向かって航行するB船を認めた後、航行中のB船がいずれA船を避けると思い漂泊を続けたことから、接近するB船に対して汽笛を鳴らし昼間信号灯で警告を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南西進中、船長Bが、適切な見張りを行っていないから、前路に漂泊中のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、解熱鎮痛剤を服用していたことから、意識が朦朧となり適切な見張りを行うことができなかつた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、宇久島北西方において、A船が漂泊中、船長Aが、A船に向かってくるB船を認め、汽笛を鳴らすとともに昼間信号灯で警告を行ったものの、また、B船が南西進中、船長Bが適切な見張りを行っていないため、前路に漂泊中のA船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bが適切な見張りを行っていないことについては、船長Bが解熱鎮痛剤の影響により意識が朦朧となっていた可能性があると考えられる。</p>
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"> ・小型船舶の船長は、体調不良のまま、操船を行わず、必要に応じ、操船を交代すること。 ・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他船を認知した場合、他船が自船を認識していない可能性があることから、汽笛、昼間信号、無線等を適切に使用して早期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。