

船舶事故調査報告書

令和6年2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5年9月7日 01時12分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町佐多岬南東方沖 佐多岬灯台から真方位149° 5.3海里（M）付近 （概位 北緯30° 55.0′ 東経130° 42.7′）
事故の概要	貨物船NOBLE OAKは、南西進中、また、作業船第十八福丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年9月8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 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 NOBLE OAK（パナマ共和国籍）、16,962トン 9350056（IMO番号）、Mount Oak Marine, S.A（船舶所有者）、OURA KISEN CO, LTD.（運航者） B 作業船 第十八福丸、19トン 295-41835鹿児島、株式会社植村組（船舶所有者）、株式会社住吉（船舶借入人）、株式会社住吉（運航者）
乗組員等に関する情報	A 船長A（インドネシア共和国籍）、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（インドネシア共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二等航海士（パナマ共和国発給） 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 右舷船首部外板に凹損及び擦過傷 B 船首部に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長Aほか16人（全員インドネシア共和国籍）が乗り組み、鋼板約25,002tを積載し、台湾に向かう目的で、佐多岬南東方沖を南西進していた。 A船は、法定灯火を点灯し、航海士Aが操船を指揮し、甲板員（以下「甲板員A」という。）が見張りに当たり、233°の針路（真方位、以下同じ。）、約10.7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行中、航海士Aが、方位255°約0.3Mに紅色の灯火を認め、直ちに手動操舵で5°左転するように甲板員Aに指示し、更に10°左転するように指示して、間もなく左舵一杯となって左転中、A船の右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。

	<p>航海士Aは、6Mレンジに設定したレーダーを時折見ていたが、レーダーでB船を認めなかった。</p> <p>甲板員Aは、船橋の左舷前部で見張りを行っていたが、B船の接近に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、航海士AからB船と衝突した旨の報告を受けて昇橋し、目視とレーダーでB船を探したものの発見できず、A船の損傷と衝突の概要について確認しながら航行を続けていたところ、海上保安庁から停船するように指示を受け、A船を停船させた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、回航の目的で、鹿児島県西之表市西之表港に向け、熊本県上天草市樋島港を出港し、佐多岬南東方沖を南東進していた。</p> <p>船長Bは、法定灯火を点灯し、自動操舵により約130°の針路、速力約10knで航行中、椅子に腰を掛けた姿勢でいたところ、眠気を催したが、これまで居眠りに陥ったことがなかったので、居眠りすることはないと思い、同じ姿勢のまま当直を続けていたところ、いつしか居眠りに陥り、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で椅子から床に転倒して目が覚め、起き上がって前方にA船を認めたが、A船と衝突したのではなく、寝ている間に椅子から転倒したのだと思った。</p> <p>船長Bは、額からの出血を止血しながら周囲を見たところ、海図等が散乱していたので不審に思い、船首部を確認したところ、損傷を認め、A船と衝突したことに気づき、僚船に本事故の発生を連絡し、7日01時35分ごろ118番通報した。</p>
分析	<p>A船は、南西進中、航海士Aが、6Mレンジに設定したレーダーで他船を認めず、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船に接近していることに気付かず、右舷前方約20°、約0.3MにB船を認めて左転を開始したものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、漫然と見張りを行っていたことから、レーダーに映ったB船に気付かなかった可能性があるが、当時の状況が不明であることから、その理由を明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、椅子に腰掛けた姿勢で眠気を催したが、これまで居眠りに陥ったことがなく、居眠りすることはないと思い、同じ姿勢のまま当直を続けて居眠りに陥り、同じ針路及び速力で南東進を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が南西進中、B船が南東進中、航海士Aがレーダーで他船を認めず、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが居眠りに陥り、同じ針路及び速力で南東進を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</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"><li>・当直航海士は、航行中、接近する他船を見落とさないよう、レーダーのレンジを切り替えたり、双眼鏡を活用したりするなどして、周囲の見張りを適切に行うこと。</li><li>・当直航海士は、他船との接近に気付いた場合、汽笛の吹鳴が注意喚起の有効な手段であることを認識し、躊躇することなく汽笛を吹鳴すること。</li><li>・船長及び当直航海士は、他船との衝突に気付いた場合、直ちに停船し、相互に被害を確認すること。</li><li>・船長は、眠気を催した場合、立ち上がって外気に当たるなど、眠気の払拭に努めること。</li></ul> |
|--|---|