

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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3年5月9日 00時15分ごろ
発生場所	沖縄県北大東村北大東島北方沖 北大東島灯台から真方位016°13.6海里付近 (概位 北緯26°10.1′ 東経131°21.8′)
事故の概要	漁船長栄丸は、漂泊中、また、漁船盛丸は、航行中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年5月20日、主管調査官（那覇事務所）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 漁船 長栄丸、14.98トン ON2-1011（漁船登録番号）、個人所有 第296-24239号（船舶検査済票の番号） B 漁船 盛丸、7.9トン ON2-0928（漁船登録番号）、個人所有 第296-22932号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に破口（全損） B バルバスバウに亀裂、左舷船首部のかんざしが折損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約3m/s、視程 約12km 海象：波高 約1m
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、そでいか漁の操業を終え、翌朝からの操業予定場所に移動した後、機関を停止し、漂泊して操舵室で横になり仮眠中、衝撃を感じて目が覚め、外に出て確認したところ、A船の左舷中央部にB船の船首部が突き刺さったような状態となっているのを認めた。 船長Aは、両船を離そうと操舵室に戻って舵を切ったところ、B船が離れてそのまま前進して行ったので、船舶電話でB船を呼び出し、両船が衝突したことを伝えた。 船長Aは、漂泊中、レーダーの接近警報を設定していたが、警報音を聞いた記憶がなく、また、漂泊を開始する前に感度等の調整を行っていなかった。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、そでいか漁の操業を終え、約4ノットの対地速力で自動操舵により南西進した。 船長Bは、椅子に腰を掛けて見張りを行いながら航行していたとこ

	<p>ろ、いつしか居眠りに陥り、A船と衝突したことに気付かず、船舶電話の呼出音で目が覚め、船長AからA船と衝突したことを知らされ、すぐにA船のもとに引き返した。</p> <p>船長Bは、本事故前日まで3日間連続でそでいか漁の作業を行っており、まとまった睡眠をとることができておらず、疲労が蓄積しているのを感じていた。</p> <p>船長Bは、航行中、レーダーの接近警報を設定していたが、警報音を聞いた記憶がなく、また、航行を開始する前に感度等の調整を行っていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、レーダーの接近警報を設定して漂流中、船長Aが仮眠をとっていたことから、接近するB船に気付かずに漂流を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、翌朝からの作業に備え、漂流して仮眠をとっていたものと考えられる。</p> <p>B船は、レーダーの接近警報を設定して自動操舵により南西進中、船長Bが居眠りに陥って航行を続けたことから、前路で漂流中のA船に気付かずに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、3日間連続で作業し、まとまった睡眠をとることができておらず、疲労が蓄積し、椅子に腰を掛けていたことから、航行中、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が漂流中、B船が自動操舵により南西進中、船長Aが仮眠をとっており、また、船長Bが居眠りに陥って航行を続けたため、互いに相手船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・航行中に眠気を催した場合、手動操舵に切り替えたり、立ち上がって操船したり、外気に当たったりするなどして居眠り運航を防止する措置を採ること。 ・単独で操船する場合、疲労が蓄積されている状態では居眠りに陥りやすいので、安全な場所で睡眠や休憩をとった上で操船に当たること。 ・レーダーの接近警報を設定する場合、感度を適切な状態に調整するとともに、同警報を設定している場合であっても、常時、適切な見張りを行うこと。