

船舶事故調査報告書

令和3年8月25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2年8月25日 03時07分ごろ
発生場所	東京都神津島南南西沖 神津島灯台から186°4.0海里（M）付近 （概位 北緯34°07.6′ 東経139°06.7′）
事故の概要	自動車運搬船SIERRA NEVADA HIGHWAY は、東進中、漁船第五君栄丸は、南南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年9月25日、主管調査官（横浜事務所）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 自動車運搬船 SIERRA NEVADA HIGHWAY（パナマ共和国籍）、44,364トン 9325439（IMO番号）、福永海運株式会社 B 漁船 第五君栄丸、4.6トン KN3-15874（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、免状不詳 航海士A（フィリピン共和国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板に圧壊を伴う擦過傷
気象・海象	天気：晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか20人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、航海士Aの操船で東進した。 航海士Aは、レーダー画面上でA船の左舷中央部に向けて衝突のおそれがある態勢で接近するB船の映像を認めたものの、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、船間距離が1海里を切った際、甲板員に左舷ウイングからシグナルライトを照射させたが、その動静に変化が認められなかった。 A船は、航海士Aが、至近となって衝突を避けようと手動操舵で左転したが、左舷船尾部とB船の右舷船首部が衝突した。 B船は、船長Bほか1人が乗り組み、三宅島西方沖の漁場に向けて自動操舵で南南東進中、単独で操船に当たっていた船長Bが眠気を催し、いつしか居眠りに陥り、A船の左舷船尾部に衝突した。 船長Bは、操舵室のFRP製の台に座り、壁にもたれて操船していた。

	<p>船長Bは、連日の操業で疲労を感じていた。</p>
分析	<p>A船は、東進中、航海士AがA船の左舷中央部に向けて接近するB船を認めたものの、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられるが、航海士Aから情報が得られず、B船の接近を認めながら同じ針路及び速力で航行を続けた理由を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、自動操舵で南南東進中、船長Bが、居眠りに陥り、同じ針路及び速力で航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、連日の操業で疲労を感じ、操舵室のFRP製の台に座り、壁にもたれて操船していたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が東進中、B船が自動操舵で南南東進中、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策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>・ 船橋当直者は、衝突のおそれがある他船を認めた場合、十分余裕のある時期に避航を開始すること。</li> <li>・ 単独で操船中、眠気を感じた場合、身体を動かしたり、外気に当たったりして、居眠りを防止する措置を採ること。また、居眠り防止措置を採っても、眠気が続く場合は、他の乗組員と操船を交替すること。</li> </ul>