

## 船舶事故調査報告書

令和6年11月20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10月25日 10時44分ごろ
発生場所	東京都新島村新島西方沖 野伏港ふ頭灯台から真方位292°5.0海里付近 (概位 北緯34°21.9′ 東経139°07.4′)
事故の概要	漁船智佳丸は、船首を北西方に向けて漂泊中、また、漁船鳳漁丸は、北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年11月16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 漁船 智佳丸、9.1トン TK2-1706（漁船登録番号）、個人所有 第241-9717号（船舶検査済票の番号） B 漁船 鳳漁丸、6.6トン SO2-3880（漁船登録番号）、個人所有 第242-10378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・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、新島西方沖の漁場で船首を北西方に向け、主機を中立運転とし、漂泊して金目鯛一本釣り漁を行っていた。 船長Aは、右舷船尾部甲板で一本釣りをしていたところ、左舷方に航行中のB船を認めたが、ふだん航行中の他船が漂泊中のA船を避けていたので、今回もB船がA船を避けると思い、漂泊を続けた。 船長Aは、ふと左舷方を見て、B船がA船に向けて接近するのを認め、動静を見ていたところ、A船を避ける様子がなく更に接近するので衝突の危険を感じ、クラッチを後進としたものの、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、かつお引き網漁を行いながら、新島西方沖の漁場に移動することとし、船長Bが操舵室左舷側の背もたれ付きの椅子に腰を掛けて操船に当たり、約8ノットの対地速力で自動操舵により北東進していた。

	<p>船長Bは、北東進中、目視で見張りを行っていたが、周囲に航行の支障となる他船を見掛けなかったため、同じ姿勢で操船を続けていたところ、いつしか居眠り状態となった。</p> <p>船長Bは、エンジン音が聞こえて目が覚め、船首方至近にA船を認めたがどうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、船長Aの負傷の有無とA船の損傷状況を確認し、A船及びB船は、それぞれ自力で航行して新島村野伏港の岸壁に着岸した。</p> <p>船長Bは、十分な睡眠をとっており、眠気を感じていなかったが、本事故当時、周囲に航行の支障となる他船がいなかったため、気が緩んで居眠りしてしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、これまで航行中に眠気を催した場合には、椅子から立ち上がったたり、飲み物を飲んだりしていたが、眠気を感じなかったため、同じ姿勢を続けてしまったと本事故後に思った。</p> <p>海上保安庁が居眠り海難防止を目的として発行しているリーフレット「居眠り海難防止運動実施中」には、次の旨の記載がある。</p> <p>(1) 居眠り運航誘発主要因</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 自動操舵の使用</li> <li>② 1人での船橋当直</li> <li>③ 腰掛け等の安楽姿勢</li> </ul> <p>(2) 眠気防止に有効なこと</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 体操の実施</li> <li>② コーヒーの摂取</li> <li>③ 立った姿勢による船橋当直</li> <li>④ 外気に当たること</li> </ul>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、船首を北西方に向けて漂流中、船長Aが、左舷方に航行中のB船を認めたものの、航行中のB船が漂流中のA船を避けると思い、継続的にB船に対する注意を払わなかったことから、B船に対する避航動作が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん航行中の他船が漂流中のA船を避けていたことから、本事故当時もB船がA船を避けると思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、自動操舵で北東進中、船長Bが、居眠りしたことから、前路で漂流中のA船に直前まで気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、眠気を感じていなかったものの、次のことから、覚醒水準が低下して居眠り状態となったものと考えられる。</p> <p>(1) 自動操舵を使用中、周囲に航行の支障となる他船がおらず、気の緩みが生じたこと。</p> <p>(2) 操舵室の背もたれ付きの椅子に腰を掛け、楽な姿勢で操船を続けたこと。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が船首を北西方に向けて漂流中、B船が自動操舵で</p>

	<p>北東進中、船長Aが、航行中のB船が漂流中のA船を避けると思い、継続的にB船に対する注意を払わなかったため、B船に対する避航動作が遅れ、また、船長Bが、居眠りしたため、前路で漂流中のA船に直前まで気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、漂流中に接近する他船を認めた際、他船が自船に気付かずに航行している場合があるので、他船が避けると思わず、常時適切な見張りを行い、余裕がある時機に船体を移動させるなど、衝突を避けるための措置を採ること。</li> <li>・ 単独で乗り組んでいる船長は、航行中、眠気を感じていない状態でも、周囲に他船がない状況では、気が緩んで居眠り状態になるおそれがあるので、立って操船に当たったり、体を動かしたりするなど同じ姿勢を続けないよう居眠り運航の防止措置を採ること。</li> </ul>