




運輸安全委員会は、令和7年3月27日(木)、船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

- ・  遊漁船第二愛丸衝突(消波ブロック) (境港(鳥取県境港市(港湾区域が一部島根県松江市にまたがる)) 所在の境港第2防波堤
令和6年7月28日発生)
- ・ 船舶事故調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (22件) [ 106KB]
- ・ 船舶事故等調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (軽微) (33件) [ 149KB]

上記事故のうち、東京(委員会事務局)と横浜事務所の船舶事故調査報告書2件について、“概要版”を作成しました
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

① 遊漁船A(4.9トン) 衝突(消波ブロック)

境港(さかいこう)において、A船は、遊漁を終え係留場所に向けて自動操舵により約15ノットの速力で西南西進中、船長が居眠りしたため、消波ブロックに衝突し、釣り客2人が重傷を、船長及び釣り客8人が軽傷を負い、左舷船首部に破口を生じた

② コンテナ船A(18,826トン) 貨物船B(499トン) 衝突

静岡県清水港南東方沖において、A船は、漂泊中、B船は、自動操舵で北北西進中、航海士Aが自船に向かって接近するB船を認めて注意喚起信号を行ったものの、自船を移動させず、また、単独で船橋当直に当たっていた船長Bが居眠りしたため、両船が衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 遊漁船A(4.9トン) 衝突(消波ブロック)

(境港において、A船は、約15ノットの速力で西南西進中、船長が居眠りに陥り、消波ブロックに衝突した)

【事故概要】

境港において、A船(4.9トン、1人乗組、釣り客12人乗船)は、遊漁を終え係留場所に向けて自動操舵により約15ノットの速力で西南西進中、船長が居眠りしたため、消波ブロックに衝突し、釣り客2人が重傷を、船長及び釣り客8人が軽傷を負い、左舷船首部に破口を生じた

【発生日時】 令和6年7月28日05時52分ごろ

【発生場所】 境港第2防波堤

【死傷者】 重傷 2人(釣り客)、軽傷 9人(船長及び釣り客8人)

【損傷等】 A船: 左舷船首部外板に高さ、幅それぞれ約1.3mの破口
消波ブロック: 複数に擦過傷

《原因・背景等》

◎ A船が、自動操舵により約15ノットの速力で西南西進中、船長が、途中で眠気を感じるようになり、眠気を覚まそうとしていたものの、椅子に腰を掛けたままの姿勢で操船を続け、居眠りした

○ 船長は、本事故当時、疲労の蓄積、睡眠不足及び睡眠の質が低下した状況にあったことが複合的に関与し、居眠りした可能性がある

○ 釣り客は、ほぼ全員が眠っており、衝突の衝撃に備えることができなかった

○ 船長がレーダーの見張り機能を活用していれば、設定した範囲内に本件消波ブロックが入った際、警報が継続して鳴り、本件消波ブロックに接近していることに気付くことができ、また、船長が接近警報機能を有するスマートフォンアプリを導入し、活用していれば、本件消波ブロックに接近していることに気付くことができ、いずれも本事故の発生回避につながった可能性が考えられる

《再発防止策》

- (1) 船長は、業務を行う前に睡眠時間を十分に確保すること
- (2) 船長は、疲労の蓄積を避けるような業務形態を採ること
- (3) 船長は、操船中、眠気を感じた場合、椅子に座ったまま同じ姿勢で操船を続けず、体を動かしたり、外気に当たったり、カフェインを含む飲料を摂取したりするなどして、居眠り運航の防止措置を採ること
- (4) 船長は、見張り機能のあるレーダー又は接近警報機能を有するスマートフォンアプリを導入し活用することが望ましい

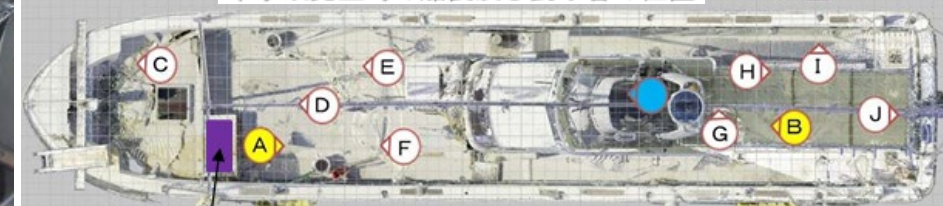
* 本調査報告書は、R7.3.27に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい



船長の操船姿勢

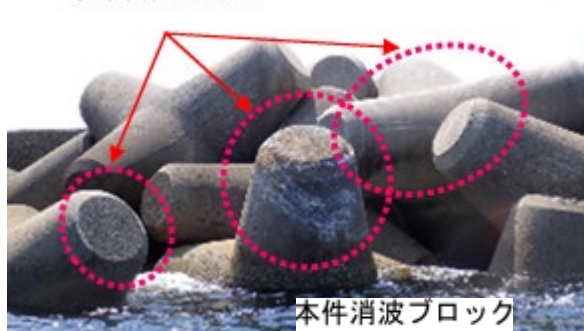


本事故発生時の船長及び釣り客の位置



アンカーリール ● 船長 ● 釣り客(重傷) ○ 釣り客(軽傷)
* ○の矢印(▷)は体の向きを示す

本船衝突の痕跡



本件消波ブロック



本船の損傷状況

海難防止への
インフォメーション

② コンテナ船A(18,826トン) 貨物船B(499トン) 衝突

(清水港南東方沖において、A船は、漂流中、B船は、北北西進中、船長Bが居眠りしたため、両船が衝突した)

【事故概要】

清水港南東方沖において、A船(18,826トン、22人乗組、コンテナ683個積載)は、漂流中、B船(499トン、6人乗組、コンテナ53個積載)は、自動操舵で北北西進中、航海士Aが自船に向かって接近するB船を認めて注意喚起信号を行ったものの、自船を移動させず、また、単独で船橋当直に当たっていた船長Bが居眠りしたため、両船が衝突した

《原因・背景等》

- ◎ **航海士Aは、船長Aが昇橋していない中、航行中のB船が漂流中のA船を避けるべきであり、B船がこれからどう動くか分からなかったことから、主機を使用して自船を移動させなかった**
- ◎ **船長Bは、前路に他船を認めなかったこと、及び眠気を感じていたものの、居眠り運航の防止措置を採ることなく椅子に腰を掛けた姿勢のまま自動操舵により操船に当たっていたことから、覚醒水準が低下して居眠りした**
- **B船は、操舵室右舷側壁面に船橋航海当直警報装置を取り付けており、同装置は、赤外線センサーにより当直者の動きを検知し、3分20秒間動きを検知しない場合に警報ブザーが鳴る設定であったが、本事故時、同センサーの前に揺れる障害物がぶら下げられており、警報ブザーが鳴らない状態であった**

《再発防止策》

- (1) 船橋当直者は、船長が不在の中、他船が自船に向かって接近し、衝突のおそれを認めた際は、速やかに船長に連絡して昇橋を求めること
- (2) 船橋当直者は、漂流中、自船に向かって接近してくる他船を認め、注意喚起信号等に反応がない場合は、早めに自船を移動させること
- (3) 船橋当直者は、航行中に眠気を感じた際は、立って操船に当たる、時々体を動かす、カフェインを含む飲料を摂取するなどにより、居眠り運航の防止措置を採ること

* 本調査報告書は、R7.3.27に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい

【発生日時】 令和5年11月21日22時59分ごろ

【発生場所】 静岡県清水港南東方沖

【死傷者】 なし

【損傷等】 A船: 船尾部に破口を伴う亀裂
B船: 左舷船首部外板に凹損及び同ハンドレールに曲損

