

## 船舶事故調査報告書

令和元年10月23日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和元年5月12日 17時05分ごろ
<b>発生場所</b>	山口県岩国市伊勢小島北北西方沖 由宇港由宇1号防波堤灯台から真方位091° 4.5海里（M）付近 （概位 北緯34° 02.5′ 東経132° 18.6′）
<b>事故の概要</b>	漁船第十一恵千丸は、緩やかに左転しながら航行中、錨泊中の漁船新生丸に衝突した。 第十一恵千丸は、右舷船首部外板に破口を伴う擦過傷を生じ、また、新生丸は、船首部に圧損等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和元年5月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 第十一恵千丸、13トン HS2-1946（漁船登録番号）、浜本水産株式会社（A社） 14.93m（Lr）×4.42m×1.51m、FRP ディーゼル機関、281kW（動力漁船登録票による）、平成7年11月26日 B 漁船 新生丸、4.77トン YG3-46442（漁船登録番号）、個人所有 9.91m（Lr）×2.68m×0.82m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数15、昭和56年6月1日
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A 男性 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年4月18日 免許証交付日 平成29年4月17日 （令和4年4月17日まで有効） 甲板員A 男性 24歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成28年3月24日 免許証交付日 平成28年3月24日

	<p>(令和3年3月23日まで有効)</p> <p>B 船長B 男性 42歳</p> <p>二級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成17年5月12日</p> <p>免許証交付日 平成30年11月30日</p> <p>(令和3年6月12日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船首部外板に破口を伴う擦過傷</p> <p>B 船首部に圧損等</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、作業員3人を乗せ、帰航の目的で、令和元年5月12日16時00分ごろ広島県廿日市市上の浜の係留場所に向け、山口県周防大島町下田を出航した。</p> <p>A船は、船長Aが、疲労を感じていたため、甲板員Aに操船を委ねて操縦室の後方に設置された長椅子に腰を掛け、甲板員Aが、操縦席に腰を掛けて操船に当たり、GPSプロッターの航跡に沿って約24km/hの対地速力で、手動操舵により北北西進した。</p> <p>甲板員Aは、周防大島町浮島西方沖を航行中、眠気を感じて缶コーヒーを飲んだが、眠気を感じたことを船長Aに報告しなかった。</p> <p>甲板員Aは、伊勢小島西北西方沖に至って右転し、約800m東北東進した後、左転して廿日市市巖島南西端に向く針路とするつもりで左舵を取った。</p> <p>甲板員Aは、その後、舵輪から手を離し、両肘を操縦台の上に乗せた姿勢で居眠りに陥り、そのまま航行を続け、衝突の衝撃で目覚め、B船と衝突したことを知った。(図1参照)</p>

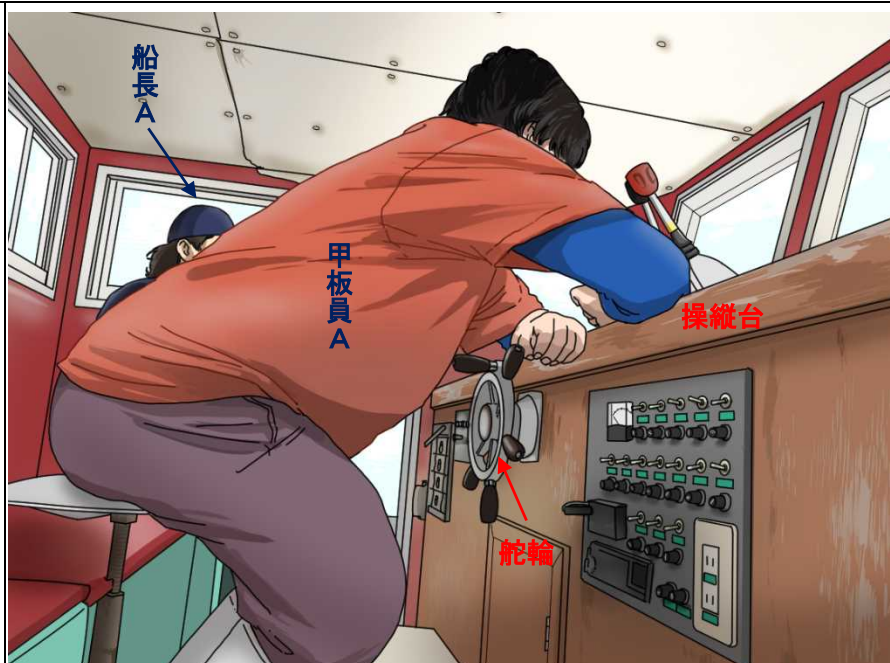


図1 舵輪から手を離し、両肘を操縦台の上に乗せた状態の甲板員 A (イメージ)

甲板員 A は、A 船を B 船に寄せ、船長 A が船長 B に声を掛けている間に、携帯電話で A 社に連絡した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、さわら流し刺し網漁の目的で、13 時 00 分ごろ浮島所在の江ノ浦港を出港し、伊勢小島北北西方沖の漁場で、船首を南南西方に向けて主機を中立運転とし、船首部の錨索を約 40 m 伸出して錨泊していた。

船長 B は、岩国市黒島付近を北方へ向かって航行する A 船を初認した。

船長 B は、17 時 00 分ごろ針路を変えて左舷方から B 船に近づいてくる A 船を視認したが、B 船に向ってくるようには見えなかった。

船長 B は、操舵室のすぐ後ろの後部甲板上に置いた椅子に腰を掛け、A 船の方を見ながら網入れの準備をしていたところ、船首が左右に振れながら緩やかに左転して B 船の方に向かって航行してくる A 船を認めしたが、B 船の船首方が船尾方のどちらかを通過していくと思った。

船長 B は、更に接近する A 船を見て、B 船の存在に気が付いていないかも知れないと思い、大声を出しながら手に持った緑色のカップを振った。

B 船は、船長 B が、A 船に避航の気配を感じなかったので、咄嗟に手の届く場所にあった主機操縦レバーを操作して後進運転とし、約 4 m 下がったところで錨索が緊張して B 船が停止し、17 時 05 分ごろ、B 船の船首部に A 船の右舷船首部が衝突した。

<p>その他の事項</p>	<p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> <p>船長A及び甲板員Aは、<sup>いかだ</sup>筏に針金でムール貝を吊るして養殖する施設の、針金を腕の力で持ち上げ、針金の長さを調節する作業' (以下「本件作業」という。)を行っており、ふだんは廿日市市近郊で、日帰りでの作業に当たっていた。</p> <p>甲板員Aは、11日から12日にかけての夜間、A船の操舵室で寝泊まりした際、蚊が多くてなかなか寝付くことができず、本事故時、ふだんよりも作業量が多かったので、疲労がピークに達していたことに加え、睡眠不足の状態であった。</p> <p>甲板員Aは、巖島南西端に向く針路とするつもりで左舵を取った際、舵を中央に戻すのを忘れたまま居眠りに陥ってしまったので、緩やかに左転してB船に向かう針路になったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>甲板員Aは、出航前に缶コーヒーを何本か飲んでいたので、眠気を感じた際、缶コーヒーを飲むだけではなく、本船に積んでいた冷水で顔を洗って眠気を払拭しておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故時、甲板員Aの疲労状態を確認せず、また、眠気を感じたら報告するよう指示をしていなかったが、甲板員Aから報告を受け、自身も眠気を感じている状態であれば、安全な海域で錨泊するなどして休憩を取ることができたと本事故後に思った。</p> <p>甲板員Aは、本事故時、船長Aが疲れていると思い、自身の疲労状態等を船長Aに告げずに操船を続けたが、眠気を感じた際、船長Aに報告しておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故時、高さが低い長椅子に前方が見通せない状況で腰を掛けていたことと、うとうとした状態であったので、緩やかに左転していたことに気が付かず、また、甲板員Aの後ろ姿を見て、居眠りに陥っているとは思わなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、衝突の直前にはA船がB船の操舵室に向かってくると思い、咄嗟に主機を後進運転とすることが精一杯で、もし錨索を緩めていればA船との衝突を避けられたかも知れないが、船首方に移動して錨索を緩めるには時間がなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本事故時、有効な音響による信号を行うことができる他の手段を講じていなかった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、伊勢小島北東方沖を航行中、椅子に腰を掛けた姿勢で操船中の甲板員Aが、予定針路に向けて左舵を取った際、舵を中央に戻さないまま、両肘を操縦台の上に乗せた状態で居眠りに陥ったことか</p>

	<p>ら、緩やかに左転しながらB船に向かって航行を続け、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、2日間にわたる本件作業で疲労がピークに達していたことに加え、睡眠不足の状態であったことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、船長Aから眠気を感じたら知らせるよう指示を受けていなかったことから、眠気を感じた際、船長Aが疲れていると思い、船長Aに告げずに操船を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、伊勢小島北北西方沖で錨泊中、船長Bが、A船の方を見ながら網入れの準備をしていた際、A船がB船の船首方を通過するか船尾方を通過するか判断できず、どちらかを通過していただろうと思っていたところ、A船に避航の気配を感じなかったため、大声を出すとともに主機を後進運転としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が伊勢小島北東方沖を航行中、B船が伊勢小島北北西方沖で錨泊中、甲板員Aが、予定針路に向けて左舵を取った際、舵を中央に戻さないまま、居眠りに陥ったため、緩やかに左転しながらB船に向かって航行を続け、A船がB船に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>・ 操船者は、眠気を感じた際、顔を洗うなど居眠り運航の防止措置をとること。</li> <li>・ 船長は、操船者に対して眠気を感じたら報告するよう指示し、操船者が眠気を払拭できない場合には船長に報告し、船長自身も眠気を感じている状態であれば、安全な海域で錨泊するなどして休憩を取ること。</li> <li>・ 汽笛を備えていない船舶は、他船等に自船の存在を知らせることができる簡易式のアアホーン等を装備しておくこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

