

# 船舶事故調査報告書

令和2年7月22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

|                                                           |                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 事故種類                                                      | 衝突                                                                                                                                                                                                                        |
| 発生日時                                                      | 令和2年2月2日 08時20分ごろ                                                                                                                                                                                                         |
| 発生場所                                                      | 鳥取県鳥取市鳥取港北方沖<br>鳥取港第1防波堤東灯台から真方位001° 18.7海里（M）付近<br>（概位 北緯35° 51.7′ 東経134° 11.9′）                                                                                                                                         |
| 事故の概要                                                     | 漁船共幸丸は、北西進中、また、漁船美寿丸は、揚網作業を行いながら漂泊中、両船が衝突した。<br>共幸丸は、左舷船首部外板に凹損等を生じ、また、美寿丸は、左舷船尾部外板に破口等を生じた。                                                                                                                              |
| 事故調査の経過                                                   | 令和2年3月2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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。                                                                                                                                                    |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | A 漁船 共幸丸、95トン<br>134265、有限会社共幸丸漁業<br>29.88m（Lr）×6.25m×2.55m、鋼<br>ディーゼル機関、735kW、平成9年5月5日<br>B 漁船 美寿丸、19トン<br>HG2-4170（漁船登録番号）、有限会社海王丸漁業<br>19.46m（Lr）×4.62m×1.89m、FRP<br>ディーゼル機関、559kW、平成7年7月28日<br>第291-35609号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報                                                | A 船長A 男性 46歳<br>五級海技士（航海）（履歴限定）<br>免許年月日 平成12年11月21日<br>免状交付年月日 平成27年7月1日<br>免状有効期間満了日 令和2年11月20日<br>甲板員A 男性 27歳<br>海技免許 なし<br>B 船長B 男性 57歳<br>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定<br>免許登録日 昭和55年10月29日                                |

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       | 免許証交付日 平成30年7月19日<br>(令和5年12月25日まで有効)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 死傷者等  | なし                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 損傷    | A 左舷船首部外板に凹損及び擦過傷<br>B 左舷船尾部外板に破口を伴う擦過傷                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約2m/s、視界 良好<br>海象：海上 平穏                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aほか9人が乗り組み、底びき網漁の目的で、令和2年2月2日06時30分ごろ兵庫県新温泉町諸寄漁港を出港し、島根県隠岐諸島東方沖の漁場に向かった。</p> <p>A船は、船橋左舷側にある6Mレンジに設定したレーダーを起動し、船長Aが、07時00分ごろ甲板員Aに船橋当直（見張り）を引き継ぎ、船橋後部の寝台で横になって仮眠し、甲板員Aが立って船橋当直に当たり、約10ノットの対地速力で、自動操舵により北西進した。</p> <p>甲板員Aは、07時40分ごろレーダーで周囲を確認したところ、前路に航行の支障となる船舶の映像を認めず、足の疲れを感じていたため、レーダーの前に置かれた物入れ兼椅子に腰を掛け、後方の棚に背中をもたれた。</p> <p>甲板員Aは、気の緩みと蓄積された疲労により軽い眠気を感じたが、これまで居眠りに陥ったことがなかったため、当直交代まで眠気を我慢できると思い、同じ姿勢で船橋当直に当たっていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長A及び甲板員Aは、08時20分ごろ衝撃を感じて目覚め、船長Aが操船に当たりながらレーダーで周囲を確認中、船長Bから‘漁船間の連絡用無線電話’（以下「無線」という。）で連絡を受け、B船と衝突したことを知らされ、A船を反転させてB船の近くに戻った。</p> <p>船長Aは、携帯電話で自身が所属する漁業協同組合に本事故発生の連絡を行うとともに海上保安庁に同旨の通報を行った。</p> <p>A船は、乗組員により損傷箇所の点検を行った後、B船を先導して鳥取県岩美町所在の造船所に向かった。</p> <p>B船は、船長Bほか6人が乗り組み、底びき網漁の目的で、1日08時00分ごろ諸寄漁港を出港し、同港北方沖で操業を行った後、17時00分ごろ鳥取港北方沖の漁場に至って操業を繰り返し、2日07時30分ごろ船首を南西方に向け、主機を中立運転として揚網作業を開始した。</p> <p>船長Bは、乗組員6人を前部甲板及び後部甲板にそれぞれ3人ずつ配置して船尾のネットローラにより揚網作業に当たらせ、自らは船橋で同作業の監視及び周囲の見張りを行っていたところ、底びき網の中に大きな岩が入っており、同網の末端が船尾のスリップウェイに引っ</p> |

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|               | <p>掛かったことを認め、降橋して後部甲板に赴き、同網の切断作業を行うこととした。</p> <p>B船は、船長Bが、底びき網の切断作業を行っていたところ、衝突の約6秒前、乗組員が発した「危ない」という声を聞いて左舷方を見たところ、約30mにA船を視認して衝突の危険を感じ、「逃げろ」と指示して後部甲板の乗組員3人と共に前部甲板に避難した直後、B船の左舷船尾部にA船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、B船が左舷側に傾き始めたので、乗組員に対して救命胴衣の着用を指示した。</p> <p>船長Bは、乗組員全員でB船の損傷箇所の点検を行わせるとともに無線でA船に本事故発生の連絡を行い、その後、携帯電話で自身が所属する漁業協同組合に同旨の連絡を行って海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>B船は、底びき網を切断して岩を取り除いて揚網した後、無線を聞いて本事故の発生を知って来援した僚船2隻に伴走され、造船所に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>                                                                                                                                                                                     |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、A船にタイマー式の居眠り防止用警報器を備えていたが、警報が鳴る度に仮眠中の乗組員が目覚めるので、ふだんから電源を切っていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、自身が仮眠を取る際、船橋当直を甲板員2人に行わせ、同当直者にはレーダーに頼らず立って見張りに当たるよう指示していた。</p> <p>船長Aは、本事故時、甲板員のうち1人が急に風邪で休んだので、船橋当直のやり繰りが付かず、甲板員A1人に同当直を任せていた。</p> <p>甲板員Aは、漁期の休暇が7日間のうち1日で、本事故当日の早朝に帰港し、漁獲物の水揚げを行った後、すぐに出港しており、出漁日の1日の平均睡眠時間が約3時間であった。</p> <p>甲板員Aは、ふだん眠気を感じたときには、立って操船に当たる、窓を開けて外気に当たる、目薬を差す、タバコを吸う、飲み物を飲む等の措置をとっていた。</p> <p>船長Bは、降橋する際、12Mレンジに設定したレーダー及び目視により、約5～6M離れた場所に操業中の僚船2隻がいることを確認していたものの、その他の船舶のレーダー映像を認めていなかったため、B船に接近する船舶はいないと思った。</p> <p>船長Bは、本事故当時、後部甲板の乗組員3人だけでは底びき網の切断作業ができないと思い、急いで船橋を離れて応援に駆け付けており、自身が同網の切断作業を行う間、代わりの見張員を立てることにまで考えが至らなかったと本事故後に思った。</p> |
| <p>分析</p>     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>A あり、B あり<br/>A なし、B なし<br/>A なし、B なし</p> <p>A 船は、鳥取港北方沖を自動操舵により北西進中、単独で船橋当直中の甲板員 A が居眠りに陥り、前路で漂泊中の B 船に向かって航行を続けたことから、B 船に衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員 A は、気の緩みと蓄積された疲労により眠気を感じていたものの、これまで居眠りに陥ったことがなく、当直交代まで眠気を我慢できると思い、椅子に腰を掛けた姿勢を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長 A は、A 船にタイマー式の居眠り防止用警報器を備えていたものの、警報が鳴る度に仮眠中の乗組員が目覚めることから、ふだんから電源を切っていたものと考えられる。</p> <p>B 船は、鳥取港北方沖で揚網作業を行いながら漂泊中、船橋で揚網作業の監視及び周囲の見張りを行っていた船長 B が、底びき網の中に入った岩を取り除く目的で、降橋して後部甲板に赴き、自ら同網の切断作業を行っていたことから、左舷方から接近する A 船に気付くのが遅れ、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長 B は、降橋する際、12Mレンジに設定したレーダー及び目視により、約5～6M離れた場所に操業中の僚船2隻がいることを確認していたものの、その他の船舶のレーダー映像を認めていなかったことから、B 船に接近する他船はいないと思い、船橋を離れたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p>                                                | <p>本事故は、鳥取港北方沖において、A 船が自動操舵により北西進中、B 船が揚網作業を行いながら漂泊中、単独で船橋当直中の甲板員 A が居眠りに陥り、B 船に向かって航行を続け、また、船橋で揚網作業の監視及び周囲の見張りを行っていた船長 B が、降橋して後部甲板に赴き、自ら底びき網の切断作業を行っていたため、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及び被害の軽減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、眠気を感じた際、身体を動かしたり、外気に当たったり、飲み物を飲んだり、目薬を差したり、立って当直に当たるなど、居眠りを防止する措置をとること。</li> <li>・船橋当直は、複数人で行うことが望ましい。</li> <li>・居眠り防止用警報器は、航行中は常時作動させ、休止時間を可能な限り短く設定しておくこと。</li> <li>・船橋の見張員は、降橋して自ら作業に当たる際、代わりの見張員を立てて周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・暴露甲板で作業を行う際は、救命胴衣を着用すること。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

付図1 事故発生経過概略図

