

船舶事故調査報告書

令和7年1月8日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年3月6日 15時30分ごろ
発生場所	島根県隠岐の島町島後北東方沖 隠岐沖ノ島灯台から真方位022°56.5海里（M）付近 （概位 北緯37°13.7′ 東経133°42.9′）
事故の概要	漁船第八十八眞盛丸は、船首を北北西方に向けて漂泊して操業中、また、漁船第六十八かがみ丸は、南南西進中、両船が衝突した。 第八十八眞盛丸は、甲板員1人が負傷し、右舷船首部外板の破口等を生じ、また、第六十八かがみ丸は、船首部外板の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和6年3月12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。
事実情報 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 第八十八眞盛丸、124トン 131892、個人所有 33.00m（Lr）×7.00m×3.10m、鋼 ディーゼル機関、漁船法馬力数400、平成2年3月24日 B 漁船 第六十八かがみ丸、122トン 144309、一般社団法人しまね水産業構造改革サポート （船舶所有者）、株式会社利見水産（船舶借入人） 29.80m（Lr）×6.40m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、令和4年5月26日
乗組員等に関する情報	A 船長A 63歳 六級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成21年10月22日 免状交付年月日 令和元年5月24日 免状有効期間満了日 令和6年10月21日 漁労長A 67歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成12年8月29日 免状交付年月日 令和5年7月13日 免状有効期間満了日 令和7年8月28日 B 船長B 57歳

	<p>五級海技士（航海）（履歴限定）</p> <p>免 許 年 月 日 平成11年8月30日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 令和2年7月6日</p> <p>免 状 有 効 期 間 満 了 日 令和7年8月16日</p> <p>甲板員B₁ 44歳</p> <p>海技免状 なし</p>
死傷者等	<p>A 軽傷 1人（甲板員）</p> <p>B なし</p>
損傷	<p>A 右舷船首部外板に破口及び凹損、右舷中央部外板に亀裂及び同甲板上のハンドレールに曲損、右舷船尾部外板に破口及び亀裂 （写真1、2 参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船船首部の 損傷状況</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 A船右舷中央部及び 船尾部の損傷状況</p> </div> </div> <p>B 船首部外板に亀裂及び凹損 （写真3 参照）</p> <div style="text-align: center;">  <p>写真3 B船船首部の損傷状況</p> </div>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約5～6m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.0m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び漁労長Aほか7人（日本国籍3人及びインドネ</p>

シア共和国籍4人)が乗り組み、かにかご漁の目的で、令和6年3月5日04時30分ごろ鳥取県境^{さかいみなと}港市境漁港を出航し、隠岐の島町沖ノ島北北東方沖の漁場に向かった。

A船は、14時30分ごろ漁場に到着し、船橋当直についた漁労長Aは、操業中を示す形象物を掲揚した後、操業を開始した。

漁労長Aは、5日の操業を終え、6日の朝からA船の船首を北北西方に向け漂泊させて操業を再開し、船橋においてレーダーで周囲の見張りをを行いながら操業の指揮をとっていた。

漁労長Aは、かにかごの揚収が開始されると、待機時間が長いので、この時間を使って事務作業をしようと考え、船橋中央での見張りから離れ、船橋内後部の海図台に移動し、過去の操業記録の整理及び次の航海の準備等、事務作業を始めた。

漁労長Aは、船橋中央と海図台との間を行き来して、甲板上の作業の様子やレーダー画面を確認しながら事務作業を行っていたところ、14時50分ごろレーダーでA船に向けて北方約8Mの位置から接近するB船の映像を認めた。

漁労長Aは、A船が操業中であり、また、これまでも隠岐の島北方海域で操業していた際、航行中の他船が操業中の自船を避航した経験が幾度もあったので、B船もいずれA船を避けて航行してくれると思い、B船の動静監視を行うことなく、後方を向いて海図台での事務作業を続けた。

漁労長Aは、衝撃を感じて直ちに周囲を見回したところ、A船の右舷方にB船を認め、A船とB船とが衝突したことに気付いた。

前部甲板でかにかご漁の作業に従事していた甲板員(以下「甲板員A」という。)は、衝突の衝撃によって甲板上で転倒した。

漁労長Aは、乗組員の負傷状況及びA船の損傷状況の確認を行い、船体の損傷及び機関室への浸水があることを把握した後、本事故の発生及び運航不能となった旨を船舶電話で海上保安庁に通報した。

A船は、7日に来援した巡視船によりえい航され、境漁港に向かった。

甲板員Aは、A船が境漁港に向かう途中、別途、来援した巡視船により隠岐の島の島^{とうご}後島まで運ばれたのち、自ら病院を受診し、左半身の打撲と診断された。

B船は、船長B及び甲板員B₁ほか7人が乗り組み、3月2日08時00分ごろから6日01時00分ごろまでの間、かにかご漁を行った後、境漁港に向けて帰航を開始した。

B船は、6Mレンジとしたレーダー、GPSプロッター及びソナー等を作動させ、真方位約190°～191°の針路及び約11ノットの対地速力で自動操舵により航行し、船長Bは、単独で船橋当直につき、12時00分ごろ甲板員(以下「甲板員B₂」という。)に船橋当

直を引き継いだ。

甲板員B₁は、14時00分ごろ甲板員B₂から船橋当直を引き継いで、操舵室左舷側の椅子の後ろに立ち、船橋内後部壁にもたれかかりながら、自動操舵により操船を続けた。(写真4参照)



写真4 甲板員B₁の船橋での姿勢(再現)

甲板員B₁は、B船の周囲に船舶もおらず、操業を終えた気の緩みから、船橋当直を引き継いだ直後から眠気を催し始めたが、体を動かすなどして眠気を払拭できたので、元の位置に戻って船橋当直を続けた。

甲板員B₁は、15時00分ごろ、レーダー画面上の端にA船の映像を確認し、B船の進路上6M弱のところにA船が位置していることが分かったが、避航するまでにはまだ時間があると考え、そのまま同じ姿勢で船橋当直を続けていたところ、いつしか居眠りした。

B船は、そのままの針路及び速力で航行を続け、甲板員B₁は、15時30分ごろ衝撃を感じて目を覚ました。

甲板員B₁は、前方を見たところ、A船を認め、A船とB船とが衝突したことを知ったが、衝突した事実には動揺し、直ちに主機の操作を行うことができず、B船は、主機が前進運転となったまま、A船に更に2度衝突した。

船長Bは、食堂にいたところ、衝撃を感じたので、直ちに船橋に向かい、その後、B船とA船とが衝突している状況を確認したので、直ちに主機を中立とし、B船の乗組員の負傷状況及びB船の損傷状況を確認した。

船長Bは、本事故の発生を海上保安庁に通報し、自力航行が可能であったので、B船を操船して境漁港に向かった。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

(1) A船の設備及び乗組員について
A船は、汽笛を備えていた。

A船に搭載されているレーダーには、ガードリング機能（設定した距離環内に他船等が達したときに警報を発する機能）があったが、本事故当時は、作動させていなかった。

漁労長Aは、かにかご漁船の乗船経験が約40年あり、A船には本事故の約半年前から漁労長として乗船していた。

前部甲板上で作業を行っていた船長Aによれば、船長Aを含む船首部にいた乗組員は、A船の船首部ブルワークが邪魔になっていたので衝突前にB船を視認することができなかった。

(2) B船の設備及び乗組員について

B船には、船橋航海当直警報装置が設置されていたが、ふだんから電源が切られていた。

甲板員B₁は、船長Bが所有するかにかご漁船に約10年乗船し、これまでも境漁港と漁場との往復の際は船橋で当直に就いていた。

甲板員B₁の2日の操業開始から5日までの睡眠時間は、各日共約5時間の短時間睡眠であった。

甲板員B₁は、疲労は感じていたものの、漁場を離れた6日01時過ぎから船橋当直を引き継ぐまでの約13時間、自室で就寝していたので、本事故当時、睡眠時間は確保できており、睡眠不足も解消されたことで居眠りすることはないと思い、船橋当直を甲板員B₂から引き継いだ。

甲板員B₁は、船橋当直を引き継いだ際、周囲に船舶がおらず、操業を終えた気の緩みから、14時の段階で眠気を感じており、ふだん眠気を感じたときは、コーヒーを飲むなどしていたが、船橋当直に代理の者をつかせて食堂に移動するのも面倒に思ったので、体を動かしていれば眠気を払拭できると考え、体を動かす以外の居眠り防止のための措置は採らなかった。

甲板員B₁は、眠気を完全に払拭することができなかったため、船長に報告し、他の乗組員と船橋当直を交替していれば良かったと本事故後に思った。

(3) その他の情報

操業中のA船では、船橋にいた漁労長A以外の乗組員は、全員が作業用救命衣を着用していた。

(4) 睡眠不足と日中の眠気について

厚生労働省の資料*¹及び文献*²によれば、次のとおりであった。

- ・ 平日の睡眠不足（睡眠負債）を、休日に取り戻そうと長い睡眠時間を確保する「寝だめ」の習慣がある人は少なくない

*¹ 「健康づくりのための睡眠ガイド 2023」（厚生労働省 健康づくりのための睡眠指針の改訂に関する検討会、令和6年2月） <https://www.mhlw.go.jp/content/001305530.pdf>

*² 「睡眠負債の解消法」（篠原淳一 山口県医師会報、令和元年7月）
<http://www.yamaguchi.med.or.jp/wp-content/uploads/2019/07/310707.pdf>

	<p>が、このような習慣で、実際には眠りを「ためる」ことはできない。</p> <p>・休日の「寝だめ」では睡眠負債は解消できない。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、沖ノ島北北東方沖において、船首を北北西方に向けて漂泊して操業中、漁労長Aが、A船に向けて北方から接近するB船をレーダー画面上で認めたが、いずれB船がA船を避けてくれると思い、B船に対する継続的な見張りを行わなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>漁労長Aは、これまでも航行中の他船が操業中のA船を避けてくれていたので、航行中のB船もいずれA船を避けてくれると思ったことから、B船に対する継続的な見張りを行わず、船橋内後部の海図台で事務作業を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、沖ノ島北北東方沖を自動操舵で南南西進中、単独で船橋当直中の甲板員B₁が、眠気を感じている状態で、体を動かして眠気を払拭できたことで、居眠りすることはないと考え、体を動かすなどしていたものの、その後、居眠り防止措置を採ることなく、元の位置に戻って船橋当直を続けているうちに居眠りしたことから、前路で操業中のA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員B₁は、短時間睡眠が数日間続いてしたが、船橋当直開始前までの約13時間、自室で就寝したことにより、睡眠不足は解消されたと思ったものと考えられる。</p> <p>B船の船橋航海当直警報装置は、電源が切られていて本事故当時、作動しなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、沖ノ島北北東方沖において、A船が船首を北北西方に向けて漂泊して操業中、B船が南南西進中、漁労長Aが、A船に向けて北方から接近するB船をレーダー画面上で認めたが、いずれB船がA船を避けてくれると思い、B船に対する継続的な見張りを行わなかったため、また、単独で船橋当直中の甲板員B₁が、居眠りしたため、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"> ・操業中の漁船の船橋当直者は、航行中の他船が操業中の自船を避けて航行していくと思い込んで目を離すことなく、継続した見張りを行い、早めに衝突を避けるための措置を採ること。 ・船橋当直者は、自動操舵として壁にもたれかかるなどの楽な姿勢で長時間の船橋当直に当たらず、体を動かしたり、外気に当たっ

	<p>たり、コーヒーを飲んだり、手動操舵に切り替えたりするなど居眠り運航防止のための措置を採ること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶においては、同装置が正常に作動しているか適切な方法で確認した上で、航行中は常時作動させ、休止時間を可能な限り短く設定するなどの措置を採ること。・ 船橋当直者は、短時間睡眠が続いた後に当直につく際、仮に長時間睡眠をとったとしても睡眠負債を早期に取り戻すことはできないため、居眠りする可能性があることを認識し、油断しないこと。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

