

船舶事故調査報告書

令和7年7月23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 高橋 明 子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和6年6月15日 04時50分ごろ
発生場所	島根県浜田市瀬戸ヶ島北方沖（瀬戸ヶ島北防波堤） 浜田漁港馬島防波堤東灯台から真方位128°600m付近 （概位 北緯34°54.3′ 東経132°03.5′）
事故の概要	漁船海進丸は、南南東進中、防波堤に衝突した。 海進丸は、船長及び乗組員1人が負傷し、船首部外板の亀裂を伴う凹損等を生じ、また、防波堤は、コンクリートに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和7年2月5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	漁船 海進丸、14トン SN2-2910（漁船登録番号）、個人所有 18.07m (Lr) × 4.48m × 1.58m、FRP ディーゼル機関、691kW、平成9年7月15日 第291-37453号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）
	
	写真1 本船の外観（修理後の状況）
乗組員等に関する情報	船長 59歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和58年4月4日 免許証交付日 令和4年12月2日 （令和10年3月24日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（船長及び乗組員）
損傷	本船 船首部外板に亀裂を伴う凹損、船首部船底外板に凹損等

	<p>(写真2 参照)</p> <p>写真2 本船船首部の損傷状況 (海上保安庁提供)</p> <p>防波堤 コンクリートに擦過傷</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東北東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：04時57分ごろ、常用薄明開始時刻：04時28分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、令和6年6月14日16時00分ごろから15日03時30分ごろまでの間、あなごかご漁を行った後、浜田漁港北西方15海里（M）付近の漁場から同漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>本船は、6Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、真方位約170°の針路及び約10ノットの対地速力で自動操舵により航行した。</p> <p>船長は、操舵室内後方の壁に設置されている折り畳み式の椅子に腰を掛け、壁に寄り掛かった姿勢で、単独で操船に当たっていた。(写真3、写真4参照)</p>
<p>写真3 船長の操船時の姿勢 (再現)</p>	<p>写真4 折り畳み式の椅子</p>

	<p>船長は、本船の前路及び周囲に船舶がないことや操業を終えた安堵感^{あんど}から、眠気を感じ始めたので、眠気を払拭しようと窓を開けて外気に当たった。</p> <p>船長は、04時20分ごろ、目視で周囲を確認し、前路に船舶がおらず、また、浜田漁港馬島防波堤東灯台の灯光及び瀬戸ヶ島を認め、もう少し航行すれば帰航できると安堵し、同じ姿勢で操船を続けていたところ、いつしか居眠りした。</p> <p>本船は、同じ針路及び速力のまま、04時50分ごろ瀬戸ヶ島北防波堤（以下「本件防波堤」という。）に衝突した。</p> <p>船長は、本船が本件防波堤に衝突した際の衝撃で顔面を航海計器にぶつけ、また、乗組員1人（以下「乗組員A」という。）が本船の後部甲板上に座って外を眺めていたところ、衝撃で転倒し、頭部を打った。</p> <p>船長は、衝撃と顔面に痛みを感じて目を覚まし、船首方を見たところ、コンクリート製の壁を認め、本船が本件防波堤に衝突したことを知った。</p> <p>船長は、直ちに主機を中立運転とした後、本船の乗組員の負傷状況及び船体の損傷状況を確認し、乗組員Aが負傷していること及び自力航行が可能であることを確認した上で、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、自力で帰航した後、船長及び乗組員Aは、船長が運転する車で病院に向かい、受診した。</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>(1) 本船の設備に関する情報</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置は設置されていなかった。</p> <p>船長は、本船に搭載されているGPSプロッターについて、水深警報や基準針路からのコースずれ警報については理解していたが、警戒領域警報機能（設定した警報ラインにある距離まで近づいたときに警報を発する機能）については把握しておらず、同機能による警報は設定されていなかった。</p> <p>(2) 本船の船長及び乗組員に関する情報</p> <p>船長は、約41年の漁船の操船経験があり、本事故発生海域を航行した経験も豊富であった。</p> <p>船長は、出漁前日の13日は休みをとっており、13日の夜から14日の朝にかけては約7時間の睡眠をとっていた。</p> <p>船長は、ふだんから操業の際に小休止を挟むことはあったが、あなごかごの仕掛けと回収に時間を要するので、夜通しでの作業となり、操業開始から漁場を離れるまでの間、ほとんど睡眠をとっていなかった。</p> <p>船長は、出漁時は過去の操業による疲労を感じていなかった</p>

	<p>が、15日に漁場を離れる段階では、疲労を感じていた。</p> <p>船長は、ふだんから浜田漁港と漁場との往復の際は、乗組員の仮眠時間を確保する目的で自身が操船に当たっていた。</p> <p>船長は、15日の操業終了時、ふだんと同様に操業による疲労を感じていたものの、漁場から浜田漁港までは所要時間が約1時間30分と比較的短時間の航海であり、これまでも夜通しの操業の後に1人で操船していたので、居眠りすることなく帰航できると思った。</p> <p>船長は、眠気を感じたときにコーヒーを飲むこともあったが、これまでコーヒーを飲んだ際に眠気を払拭する効果が薄いと感じた経験から、本事故当日はコーヒーを飲まなかった。</p> <p>船長は、ふだんから眠気を感じたときに、窓を開けて外気に当たることで眠気を払拭していたが、立ち上がったたり、体を動かしたりするなど、外気に当たる以外の居眠り防止のための措置は採っていなかった。</p> <p>(3) 睡眠不足と日中の眠気に関する情報</p> <p>厚生労働省の資料*1によれば、次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・睡眠不足は、日中の眠気や疲労に加え、頭痛等の心身愁訴の増加、情動不安定、注意力や判断力の低下に関連する作業効率の低下、学業成績の低下等、多岐にわたる影響を及ぼす。
<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>あり なし なし</p> <p>本船は、瀬戸ヶ島北方沖を自動操舵により南南東進中、単独で操船中の船長が居眠りしたことから、同島北部に設置された本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、窓を開けて外気に当たったものの、操舵室内後方に設置された椅子に腰を掛けて壁に寄り掛かった姿勢のまま操船に当たったことから、居眠りしたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから眠気を感じたときに、窓を開けて外気に当たることで眠気を払拭していたが、立ち上がったたり、体を動かしたりするなど、外気に当たること以外の居眠り防止のための措置は採っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、瀬戸ヶ島北方沖を自動操舵により南南東進中、操舵室内後方に設置された椅子に腰を掛けて壁に寄り掛かった姿勢のまま操船に当たっていた船長が居眠りしたため、同島北部に設置された本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>

*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、同9月一部修正） <https://www.mhlw.go.jp/content/001305530.pdf>

再発防止策	<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">・ 睡眠時間を確保することが困難な操業形態の漁船の操船者は、眠気を感じたときは、自動操舵中に椅子に腰を掛けず、手動操舵に切り替えて体を動かすなど、複数の手段を組み合わせ居眠り運航防止の措置を採ること。・ 漁船の船長は、短時間の睡眠が続いた後に操船する際、仮に出漁前に休暇をとり睡眠時間を確保できていたとしても、居眠りする可能性があることを認識しておくこと。・ 船長を含め操船ができる乗組員が2人以上いる漁船においては、居眠り運航を防ぐために、操業状況や疲労状況を考慮しつつ交代で操船することが望ましい。・ 警戒領域警報機能を有するGPSプロッターを備える漁船の船長は、自船が陸地や危険な海域に接近していることに気付くことができるよう、同機能を適切に設定し、警報が作動する状態にしておくこと。・ 睡眠時間を確保することが困難な操業形態の漁船の所有者は、船橋航海当直警報装置を設置しておくことが望ましい。
--------------	---

付図1 事故発生経過概略図

