

船舶事故調査報告書

令和8年4月22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7年8月19日 23時49分頃
発生場所	島根県浜田市浜田港 浜田港沖防波堤灯台から真方位176°575m付近 （概位 北緯34°53.2′ 東経132°02.6′）
事故の概要	漁船第二十八 ^{はまよし} 浜吉丸は、東進中、防波堤に衝突した。 第二十八浜吉丸は、乗組員11人が負傷し、球状船首に凹損等を生じ、また、防波堤は、ケーソン側壁に欠損を生じた。
事故調査の経過	令和7年8月20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 第二十八浜吉丸、120トン 144913、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）、有限会社浜吉水産（船舶借入人、A社） 37.80m×6.40m×2.72m、鋼 ディーゼル機関、736kW、令和7年2月26日
乗組員等に関する情報	船長 34歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成30年7月13日 免状交付年月日 令和5年6月26日 免状有効期間満了日 令和10年7月12日 航海士 30歳 六級海技士（航海） 免許年月日 令和6年7月10日 免状交付年月日 令和6年7月10日 免状有効期間満了日 令和11年7月9日
死傷者等	重傷 1人（機関長） 軽傷 10人（船長、航海士、操機長、甲板員4人及び漁労作業員3人）
損傷	本船 球状船首に凹損、船首部に擦過傷（写真1参照）



写真1 損傷状況 (A社提供)

防波堤 ケーソン側壁に欠損

気象・海象

気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好

海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期

事故の経過

本船は、沖合底引き網漁を終え、浜田港に帰港するため、令和7年8月19日14時50分頃、長崎県対馬北東方沖の漁場を出航した。

本船には、船長及び航海士ほか9人（以下「機関長」、「操機長」、「甲板員A」、「甲板員B」、「甲板員C」、「甲板員D」、「漁労作業員A」、「漁労作業員B」及び「漁労作業員C」という。）が乗り組んでいた。

本船は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、船長が船橋中央の舵輪の前に立った姿勢で操船に当たり、浜田港向け同一針路、約10～12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵によって東進した。(図1参照)

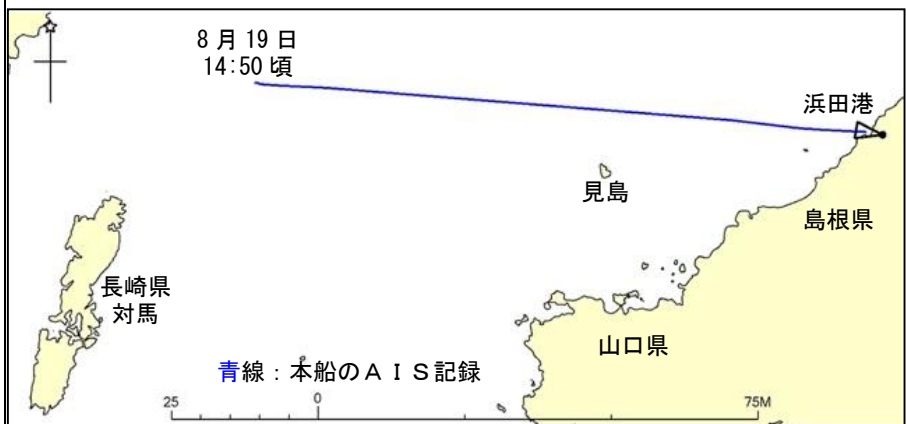


図1 航行経路図(1)

本船は、船長の後、甲板員A、甲板員Bの順にそれぞれが単独の船橋当直につき、航海士が浜田港まで約7海里(M)となる23時10分頃に昇橋し、甲板員Bと船橋当直を交替した。

船長は、甲板員Bの船橋当直中は船橋で会話等していたが、甲板員Bの降橋後は船橋右舷側後部の寝台に移動し、休息した。

航海士は、単独の船橋当直につき、始めは立った姿勢で操船に当た

っていたが、航行に支障となる他船の存在を認めず、浜田港まで約3Mとなる23時30分頃にレーダーで船位を確認した後、操舵室左舷側の椅子に腰を掛け、時折、スマートフォンを操作して操船を続けている間に、いつしか居眠りした。

本船は、浜田港の新西防波堤に向かう針路及び約1.2knの速力のまま、23時49分頃、新西防波堤に衝突した。(図2参照)

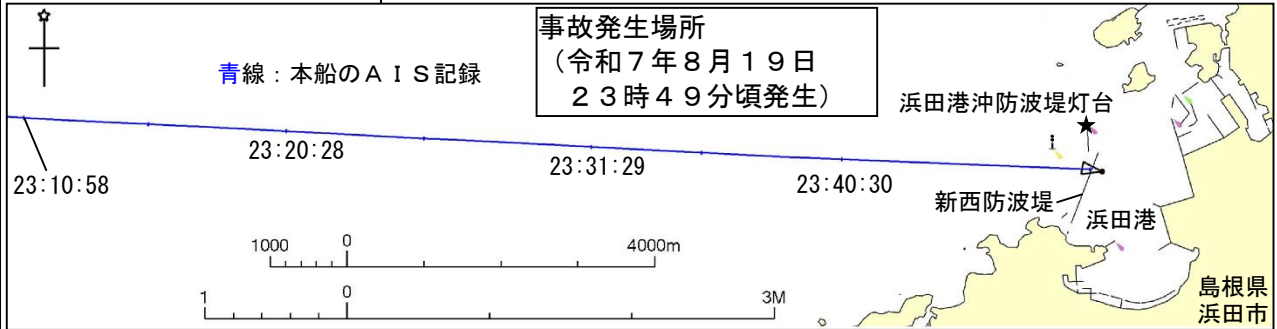


図2 航行経路図(2)

航海士は、衝撃を感じて目覚め、周囲を確認し、速力調整ダイヤルを回して停船させた。

船長は、体に痛みを感じて仮眠から目覚め、寝台から船橋中央に移動した。その後、航海士から本事故発生の報告を受け、共に帰航中であつた僚船に連絡した。

船長は、乗組員の負傷の有無及び本船の位置を確認し、本船の損傷状況を乗組員に確認させた。その後、本船は、航海士の操船で浜田港内の岸壁に着岸した。

船長及び航海士ほか乗組員9人は、救急車で病院に搬送された。

船長、航海士及び乗組員9人は、後日、次のとおり医師に診断された。

船長	頭部外傷、外傷性頸部症候群
航海士	右母趾挫創、左臀部打撲
機関長	軸椎歯突起骨折等
操機長	頸部痛、頸部捻挫の疑い
甲板員A	外傷性頸部症候群等
甲板員B	頭部打撲
甲板員C	第7頸椎骨折
甲板員D	頭部打撲、頸椎捻挫の疑い
漁労作業員A	第3頸椎棘突起骨折
漁労作業員B	外傷性頸部症候群
漁労作業員C	頭部打撲、頸部捻挫の疑い

機関長は、約1か月間入院した。

(付表1 本船のAIS記録(抜粋) 参照)

その他の事項

(1) 航海士の経験

航海士は、約13年間のA社所属船舶の乗船経験があった。

(2) 本船の船橋当直等

本船では、船長、航海士、機関長及び甲板員4人が船橋当直を担当していた。

船長は、帰航時の船橋当直を航海士に担当させ、ふだんから浜田港まで約2～3M手前になったら自身を起こすように伝えていたので、本事故時はその旨を航海士に話していなかった。

また、船橋当直を担当する乗組員に対し、ふだんから船橋当直中に眠気を感じたら、自身を起こすように伝えていた。

(3) 本船の操業

本船は、令和7年8月15日11時頃、対馬西方沖の漁場に向け、浜田港を出港した。

16日未明、対馬西方沖に到着して操業を行った後、17日午前から対馬北東方沖に移動して同日午後から19日未明まで操業を行った。

(4) 本事故前の航海士の船内作業、休息等

航海士は、漁場の移動時は船長及び他の乗組員と交替で操船に従事し、操業時は網の準備や漁獲物の船内への搬入、選別作業を行っていた。

航海士の8月13～19日の船内作業及び休息等の状況は、次のとおりであった。

8月13、14日	休暇（終日自宅で過ごす）
15日	06時頃から出航式の準備 10時頃から出航式 11時頃に出港し、15時頃まで船橋当直 15時頃以降、休息、睡眠等
16日	02時頃から05時頃まで船橋当直 05時30分頃から21時頃まで操業及び漁獲物の選別 （甲板員Aが熱中症となり操業作業に従事する者が1人減少した。） 21時頃以降、休息、睡眠等
17日	05時30分頃から21時頃まで操業及び漁獲物の選別 （甲板員Bの負傷によって操業作業に従事する者が1人減少した。） 21時頃以降、休息、睡眠等
18日	05時30分頃から19日02時頃まで操業、漁獲物の選別
19日	漁獲物の選別終了後、約1時間休息し、03

<p>時頃から05時頃まで船橋当直</p> <p>05時30分頃から19時30分頃まで操業、漁獲物の選別及び清掃作業</p> <p>20時頃から入浴、食事及び3時間程度の睡眠の後、帰航時の船橋当直</p>
--

航海士は、8月16～18日の平均睡眠時間は約7時間程度であったが、操業の疲れを感じていた。

(5) 航海士の体調等

航海士の船員手帳の健康証明書欄には、「見張り業務適」と記載されていた。(判定：令和7年6月11日、有効期限：令和8年6月10日)

(6) 航海士の居眠り運航防止措置

ふだんから単独で船橋当直中に眠くなった際は、喫煙、間食、カフェイン入り飲料の飲用等を行っており、居眠りをしたことはなかった。

本事故当時は、操舵室内のエアコンを起動させ、左舷側の窓を開けて喫煙していたが、カフェイン入り飲料等を飲用していなかった。

(7) 本船の船橋航海当直警報装置

本事故当時、本船には、人の動きを10分間検知しないと警報が鳴る船橋航海当直警報装置が設置され作動状態であったが、本事故前には検知せず、発報しなかった。

(8) 浜田港における漁船の同種事故の発生状況

浜田港における漁船の同種事故は、平成21年以降、本事故を含めて10件（本事故を除き、運輸安全委員会が事故調査報告書を公表した事故に限る）発生している。(図3参照)

10件のうち9件は夜間に発生しており、10件はいずれも自動操舵で帰航中に単独で操船していた船橋当直者が居眠りしていた。



図3 浜田港における漁船の同種事故の発生状況
(国土地理院ウェブサイトの地理院地図を使用)

(9) その他

本船の喫水は、不詳であった。

分析

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

あり
なし
なし

航海士は、次のことから、航海当直中に居眠りしたものと考えられる。

- (1) 航行時に注意を要する気象、海象条件ではなかった。
- (2) 航行に支障となる他船の存在を認めなかった。
- (3) 椅子に腰を掛けた姿勢のままであった。
- (4) 自動操舵で航行していた。
- (5) 単独で船橋当直についていた。
- (6) 操業の疲れを感じていた。

本船は、船橋航海当直警報装置の設定時間が10分になっており、その間に、航海士の体の揺れが検知されたことから、発報しなかった可能性があると考えられる。

原因

本事故は、夜間、本船が、浜田港西方沖を自動操舵で東進中、単独で船橋当直についていた航海士が居眠りしたため、新西防波堤に向かって東進を続け、新西防波堤に衝突したものと考えられる。

再発防止策	<p>A社は、本事故後、乗組員に対し、作業時の安全確認、健康管理の徹底及び船内での安全意識の徹底について周知した。</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">・ 船橋当直者は、航行中、同じ姿勢で操船を続けることなく、体を時々動かしたり、外気に当たったり、カフェイン入り飲料等を飲用したりするなど、居眠り運航の防止措置を採ること。・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶の船長は、適切な設定時間で同装置を作動させておくこと。・ 漁船の船長及び船舶所有者等は、帰港まで余裕のある時機には複数の当直体制とすることが望ましい。
--------------	--

付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
14:50:58	035-01-15.55	129-58-27.58	94.5	10.8
15:53:28	035-00-40.02	130-11-48.33	96.0	10.6
21:47:29	034-55-14.73	131-34-32.48	98.7	12.0
22:44:59	034-53-58.64	131-47-34.88	96.7	11.8
23:00:28	034-53-44.06	131-51-07.03	93.4	11.5
23:10:58	034-53-36.25	131-53-33.32	85.5	11.4
23:20:28	034-53-30.64	131-55-47.70	95.7	11.8
23:31:29	034-53-24.05	131-58-23.85	91.1	11.4
23:40:30	034-53-18.87	132-00-32.09	91.8	12.0
23:49:31	034-53-14.60	132-02-39.33	98.1	0.1
23:49:59	034-53-14.61	132-02-39.26	100.0	0.0
23:50:28	034-53-14.58	132-02-39.25	114.7	0.1
23:50:59	034-53-14.54	132-02-39.35	225.0	0.0
23:51:29	034-53-14.64	132-02-39.42	55.7	0.4
23:51:58	034-53-14.84	132-02-39.61	29.3	0.7

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から約13m、船尾から約25m、左舷から約4m、右舷から約3mであった。また、対地針路は真方位である。