

船舶事故調査報告書

令和4年2月9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3年9月6日 11時25分ごろ
発生場所	香川県高松市男木島北北西方沖（備讃瀬戸東航路） 男木島灯台から真方位340° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34° 27.1′ 東経134° 03.2′）
事故の概要	プレジャーボートGATE80は、西北西進中、また、漁船共栄丸は、えい網しながら東進中、両船が衝突した。 GATE80は、船首部手すり等の曲損等を生じ、また、共栄丸は、右舷船尾部外板に亀裂等を生じた。
事故調査の経過	令和3年9月27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 プレジャーボート GATE80、6.1トン 242-31114 京都、有限会社プロシード不動産販売 10.19m (Lr) × 2.94m × 1.00m、FRP ディーゼル機関、254kW、平成27年3月 B 漁船 共栄丸、4.9トン KA3-21923（漁船登録番号）、個人所有 11.90m (Lr) × 2.78m × 1.04m、FRP ディーゼル機関、48kW（動力漁船登録票による）、昭和54年3月2日
乗組員等に関する情報	A 船長A 57歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年10月28日 免許証交付日 平成30年9月13日 （令和5年10月27日まで有効） B 船長B 89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51年3月19日 免許証交付日 令和3年8月10日 （令和8年8月29日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部手すりに曲損、右舷船首部外板に塗膜剝離 B 右舷船尾部外板に亀裂及び曲損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約2.6m/s、視界 良好 海象：海上 平穩、潮汐 下げ潮の初期、潮流 東流約1ノット(kn)</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、回航の目的で、令和3年9月3日11時30分ごろ静岡県湖西市所在のマリーナを出航し、愛知県碧南市新川港、和歌山県田辺市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）、広島県呉市所在のマリーナ、山口県萩市萩港及び境港を経由する予定で京都府舞鶴市舞鶴港に向かった。</p> <p>船長Aは、6日07時00分ごろ本件マリーナを出航し、GPSプロッターを作動させ、操縦席に腰を掛け、左手で舵を、右手でスロットルレバーをそれぞれ握った姿勢で航行していた。</p> <p>船長Aは、11時00分ごろ備讃瀬戸東航路の西航レーン（以下「本件レーン」という。）に入航し、操舵室の窓を開け、本件レーンを航路に沿って約20～21knの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により西北西進した。</p> <p>船長Aは、備讃瀬戸東航路中央第5号灯浮標を左舷方に見て通過した頃、急に強い眠気を感じて直ぐに居眠りに陥った。</p> <p>A船は、同じ針路及び速力で航行中、船長Aが、ふと目が覚めて停船し、GPSプロッターで船位を確認したところ、本件レーンから逸脱していることに気付き、本件レーンに再入航した後、本件レーンに沿って航行を続けた。</p> <p>船長Aは、12時00分ごろ海上保安庁の巡視船に停船を命じられ、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、底引き網漁の目的で、02時00分ごろ高松市高松漁港を出港し、黒色の鼓形形象物を掲げ、大槌島周辺で操業を行った後、漁場を移動して香川県直島町柏島北東方沖に至って投網を行った。</p> <p>船長Bは、10時20分ごろ操舵室左舷側の操縦席に腰を掛け、甲板員2人を同室内のベッドで休息させ、GPSプロッターを作動させて過去の航跡を見ながら香川県土庄町豊島南方沖に向け、約2knの速力でえい網しながら南東進し、11時00分ごろ男木島北西方沖の転針点に至ったので東進を開始した。</p> <p>船長Bは、11時23分ごろ右舷船首方1,400m付近に接近してくるA船を視認したが、ふだんから航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれていたため、A船がB船を避けて航行していくと思い、A船から目を離した。</p> <p>船長Bは、GPSプロッターの航跡を辿ることに意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、右舷船首方至近にA船を認</p>

	<p>め、えい航索を伸ばしてA船を避けようと思い、11時25分ごろ操舵室左舷側の扉から外に出ようとしたとき、B船の右舷船尾部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船の甲板員のうち1人は、一旦停止していたA船が西南西進を始めたのを見て、携帯電話で海上保安庁に本事故発生 of 通報を行った。</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、年間約20～30回の回航の経験があり、これまでに幾度となく1日の操船時間が約12時間の3泊～7泊を要する長距離航海を行ったことがあった。</p> <p>船長Aの本事故前までの行程は次のとおりであった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 3日11時30分ごろ湖西市所在のマリーナを出航し、15時00分ごろ新川港に入航した。 ・ 4日は休息した。 ・ 5日06時45分ごろ新川港を出航し、13時45分ごろ本件マリーナに入航し、20時00分ごろ船内で就寝した。 ・ 6日06時00分ごろ起床し、07時00分ごろ本件マリーナを出航した。 <p>船長Aは、本事故当時、睡眠不足ではなかったものの、食事時間を設けるなどの十分な休息時間を取っておらず、連続した操船を続けていて、疲れを感じていたところに本件レーン内に他船を見掛けず、気が緩んでしまったと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、無理のない航海計画を立てたつもりでいたが、時間に余裕があったので、休憩回数を増やしていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船を視認した際、A船もB船の存在に気付いていると思い、A船がB船を避けて航行していくと思い込んでいたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、本事故時、甲板員2人を休憩させていたが、どちらか1人を見張りに当たらせていれば良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</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 あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、男木島北北西方沖を西北西進中、船長Aが、居眠りに陥り、前路で操業中のB船に向かって航行を続けたことから、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、疲れを感じていたところに本件レーン内に他船を見掛けず、気が緩んだことから、覚醒水準が低下し、急に強い眠気を感じて直ぐに居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、睡眠不足ではなかったものの、食事時間を設けるなどの</p>

	<p>十分な休息時間を取っておらず、連続した操船を続けていたことから、疲れを感じていたものと考えられる。</p> <p>B船は、男木島北北西方沖をえい網しながら東進中、船長Bが、右舷船首方から接近してくるA船を認めたものの、航行中のA船が操業中のB船を避けて航行していくと思い込んでA船から目を離し、GPSプロッターの航跡を辿ることに意識を向けて航行を続けたことから、A船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Bは、A船を視認した際、ふだんから航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれていたことから、航行中のA船が操業中のB船を避けて航行していくと思い込んでA船から目を離し、GPSプロッターの航跡を辿ることに意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、男木島北北西方沖において、A船が西北西進中、B船がえい網しながら東進中、船長Aが、居眠りに陥り、前路で操業中のB船に向かって航行を続け、また、船長Bが、航行中のA船が操業中のB船を避けて航行していくと思い込んでA船から目を離し、GPSプロッターの航跡を辿ることに意識を向けて航行を続けたため、両船が衝突したものと推定される。</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"> ・ 船長は、1人で操船して長距離航海を行う場合、無理のない航海計画を立て、連続した操船を行わずに途中で十分な休息を取り、居眠り運航の防止措置を採ること。 ・ 船長は、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行動を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

