船舶事故調査報告書

令和４年５月２５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１０月１０日　１０時１５分ごろ
発生場所	福井県敦賀市白木漁港北方沖 立石岬灯台から真方位２９１°２.０海里（M）付近 （概位　北緯３５°４６.４′　東経１３５°５８.８）
事故の概要	プレジャーボートＮＧＰは、南南東進中、また、プレジャーボートoohashi-18-4は漂泊中、両船が衝突した。 oohashi-18-4は、同乗者２人が負傷し、右舷中央部外板の破口等を生じ、また、NGPは、船首部船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和３年１０月１９日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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　NGP、１０トン ２５０－５４７２８福井、株式会社ＮＧＰ東海 １０.６３ｍ（Lr）×３.７５ｍ×２.３５ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関（船内外機）２基、５５９.００kW（合計）、 平成２２年６月 Ｂ　プレジャーボート　oohashi-18-4、０.６トン ２５１－２１７３７福井、個人所有 ４.９９ｍ（Lr）×１.８９ｍ×０.７７ｍ、ＦＲＰ ガソリン機関、２２.１kW、平成２８年８月
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　５７歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　平成４年８月１３日 免許証交付日　令和元年６月１０日 （令和６年６月２２日まで有効） Ｂ　船長Ｂ　４２歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日　平成２９年６月９日 免許証交付日　平成２９年６月９日 （令和４年６月８日まで有効）
死傷者等	Ａ　なし

	Ｂ　軽傷　２人（同乗者２人）
損傷	Ａ　船首部から船尾部にかけての船底外板に擦過傷、ドライブユニットに破損、推進器翼に曲損等 Ｂ　右舷中央部外板に破口及び割損、操舵スタンドの脱落、左舷中央部外板に割損等
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南、風力　４、視界　良好 海象：波高　約０．５ｍ、潮汐　下げ潮の末期 太陽の高度及び方位：高度　４２．３°、方位　１４８．０°
事故の経過	Ａ船は、船長Ａが１人で乗り組み、同乗者１人を乗せ、令和３年１０月１０日０５時３０分ごろ福井県美浜町のマリーナを出航し、白木漁港北北東方沖約４．５Ｍのトークリと称する岩礁周辺で釣りを行った後、白木漁港北方沖約１．５Ｍの釣り場に移動した。 船長Ａは、白木漁港北方沖でナブラ[*1]を発見し、ナブラを追って北進しながら釣りを行っていたところ、同様にナブラを追うＢ船を認め、Ｂ船がナブラを追うのを止めた後もナブラを追って北進を続け、トークリ西方沖に至った。 船長Ａは、トークリ西方沖でナブラが見当たらなくなり、風も強かったので、陸岸に近い白木漁港北方沖の釣り場に戻ることとし、１０時０５分ごろトークリ西方沖を発進後、白木漁港東方の陸上施設を針路目標とし、操舵室右舷側の操縦位置に立ち、手動操舵で南南東進した。 船長Ａは、南南東進を開始後、船首方を目視で確認した際、遠方で停泊するクルーザーの船影以外に他船を認めず、また、白波が立っていたので、小型船舶はＢ船も含めて既に帰航していると考え、その後は、前路に同クルーザー以外の他船はいないと思い、約１１．０ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。 船長Ａは、以前、白木漁港北方沖を航行中に、流木に接触したり、漁具のブイに接触しそうになったりしたことがあったので、流木等が浮いていないか船首近くの海上を探したり、遠方のクルーザーを見て避航方法を考えたりしながら南南東進中、１０時１５分ごろ、突然、大きな音を聞くとともに衝撃を感じた。 船長Ａは、流木に接触したと思い、主機を中立運転として振り返ったところ、後方に転覆したＢ船と海中に転落したＢ船の乗船者を認めてＢ船と衝突したことを知った。 船長Ａは、主機を停止して船尾部からＢ船の乗船者をＡ船に引き上げ、Ｂ船の乗船者が負傷していることが分かったので、１１９番通報を行って救急車を白木漁港に要請し、同漁港に向かった。 Ｂ船は、レンタルボートで、船長Ｂが１人で乗り組み、同乗者２人

[*1] 「ナブラ」とは、捕食魚に追われた小魚の群れが海面に浮上して小波が立っている海域をいう。

	を乗せ、乗船者全員が救命胴衣を着用し、０６時３０分ごろ敦賀市のレンタルボート店を出航し、白木漁港北東方沖で釣りを行った後、同漁港北方沖の釣り場に向かった。 船長Ｂは、白木漁港北方沖の釣り場に向けて西進していたところ、０８時３０分ごろ北方にナブラを発見し、ナブラを追って北進しながら釣りを行っていた際、同様にナブラを追うＡ船を認め、その後、ナブラを追うのを止め、再び白木漁港北方沖の釣り場に向かった。 船長Ｂは、０９時３０分ごろ本事故発生場所付近で船外機を停止して漂泊を開始し、Ｂ船を西方に向首させた状態で釣りを行ったが、釣果が悪く、約１０分間休憩を取った後、１０時００分ごろ、操舵スタンドの左舷側に南方を向いて立ち、釣りを再開するとともに、周囲を見回し、Ｂ船に向かって航行する他船は認めなかった。 船長Ｂは、Ｂ船が風下に流され、また、同乗者２人が船首部と船尾部のデッキ上で横になって休息をとる中、南方を向いて釣りを続けていたところ、後方からエンジン音が聞こえ、振り返ると至近に迫ったＡ船を認め、どうすることもできず、同乗者２人に「危ない、逃げろ」と声を掛けた直後、海に飛び込んだ。 Ｂ船は、右舷中央部とＡ船の船首部とが衝突して左舷側に転覆し、デッキ上で休息をとっていた同乗者２人が海に投げ出された。 Ｂ船の乗船者は、Ａ船が白木漁港に入港後、同乗者２人が救急車で病院に搬送され、同乗者の１人が後頭部右側面打撲、腰部打撲等と、もう１人の同乗者が右膝打撲と診断された。 Ｂ船は、海上保安庁の巡視艇で白木漁港にえい航された。 （付図１　事故発生経過概略図、写真１　Ａ船（右舷側）、写真２　Ａ船（船首側）、写真３　Ｂ船（船外機を取り外した状態）、写真４　Ｂ船の同型船　参照）
その他の事項	船長Ａは、Ａ船の船尾部船底に備えられたトリムタブ（航行中の船首浮上を抑制する装置）をオートモードで使用していた。 船長Ａは、滑走状態となる速力で航行すると、南風の影響で、滑走時に生じる海水飛沫が操舵室の窓と天井の隙間から同室内に入り込んでいたので、約１１．０knに減速して航行していた。 船長Ａは、約１１．０knの速力では、船首が浮上し、船首方に死角は生じていなかったものの、同方の海域の視認範囲が狭まっていたので、同範囲が広がるよう、操縦位置に立ち、操舵室の窓と天井の隙間から顔を出したりしながら操船に当たっていた。 船長Ａは、南南東進を開始後、船首方が太陽光の海面反射で見えづらいと感じていたが、出航後着用していた偏光サングラスのレンズが海水飛沫の塩分で白くなっていたので、同サングラスを外していた。 船長Ａは、南南東進を開始後、船首方を目視で確認した際、偏光サングラスを着用しておらず、また、白波が立っていたので、船首方が

	太陽光の海面反射で見えづらい中、小型のプレジャーボートであるＢ船が白波に紛れ、Ｂ船に気付かなったのかもしれないと本事故後に思った。 船長Ａは、Ａ船にＧＰＳプロッター、レーダーが備えられていたが、レーダーの操作に慣れておらず、使用していなかった。 船長Ａは、遠方のクルーザーを避航するに当たり、引き波の影響を小さくしようと、両船間の距離ができるだけ離れるように転舵を行うつもりでいたが、陸岸から遠い海域で舵を切ると、南風を舷側に受け、操舵室の窓と天井の隙間から海水飛沫が入り込んでくるので、陸岸に近づき、風が弱まってから舵を切ろうと考えていた。 船長Ｂは、ふだん、漂泊をして釣りを行っている自船を航行中の他船が避けていたので、本事故当時も漂泊中のＢ船を他船が避けると思っていた。
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	 Ａ　あり、Ｂ　あり Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ　あり、Ｂ　なし Ａ船は、白木漁港北方沖において南南東進中、船長Ａが、前路に遠方のクルーザー以外の他船はいないと思い、海上の浮流物を避けることや、同クルーザーに意識を向けて航行を続けたことから、前路で漂泊するＢ船に気付かず、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 船長Ａは、白木漁港北方沖の釣り場に向かって南南東進中、白波が立っており、小型船舶は既に帰航していると考えたことから、前路に遠方のクルーザー以外の他船はいないと思ったものと考えられる。 船長Ａは、次のことから、白木漁港北方沖の釣り場に向かって南南東進中、前路で漂泊するＢ船に気付かなかったものと考えられる。 (1)　航行中、船首が浮上し、船首方の海域の視認範囲が狭まっていたこと。 (2)　船首方が太陽光の海面反射で見えづらい状況下、偏光サングラスを着用せずに操船に当たったこと。 (3)　白波が立ち、船首方の小型船舶が白波に紛れて視認しづらい状況であったこと。 Ｂ船は、白木漁港北方沖において漂泊中、船長Ｂが、他船が漂泊中のＢ船を避けると思い、漂泊を続けたことから、Ｂ船に向かって航行してくる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。
原因	本事故は、白木漁港北方沖において、Ａ船が南南東進中、Ｂ船が漂泊中、船長Ａが、前路に遠方のクルーザー以外の他船はいないと思い、海上の浮流物を避けることなどに意識を向けて航行を続け、また、船長Ｂが、他船が漂泊中のＢ船を避けると思い、漂泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。

再発防止策	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。 ・船長は、航行中、他船はいないと思うことなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・船長は、航行中、船首が浮上して船首方の海域の視認範囲が狭まっている場合、船首を振って前路の確認を行うこと。 ・船長は、船首方が太陽光の海面反射で見えづらい場合、偏光サングラスを着用して海面反射の影響を緩和する措置を採ること。 ・船長は、白波の立つ海域を航行する場合、前路の小型船舶が白波に紛れて視認しづらくなるおそれがあるので、レーダーを適宜調整して使用し、小型船舶の発見に努めること。 ・レーダーを装備した船舶の船長は、レーダーを必要に応じていつでも有効活用できるよう、その取扱いに慣れておくこと。 ・船長は、漂泊中、他船が自船を避けてくれると予断を持たず、継続的に周囲の見張りを行い、自船に向かって航行する他船を認めた場合、余裕のある時機に機関を使用して移動するなどの衝突を避けるための措置を採ること。

付図１　事故発生経過概略図

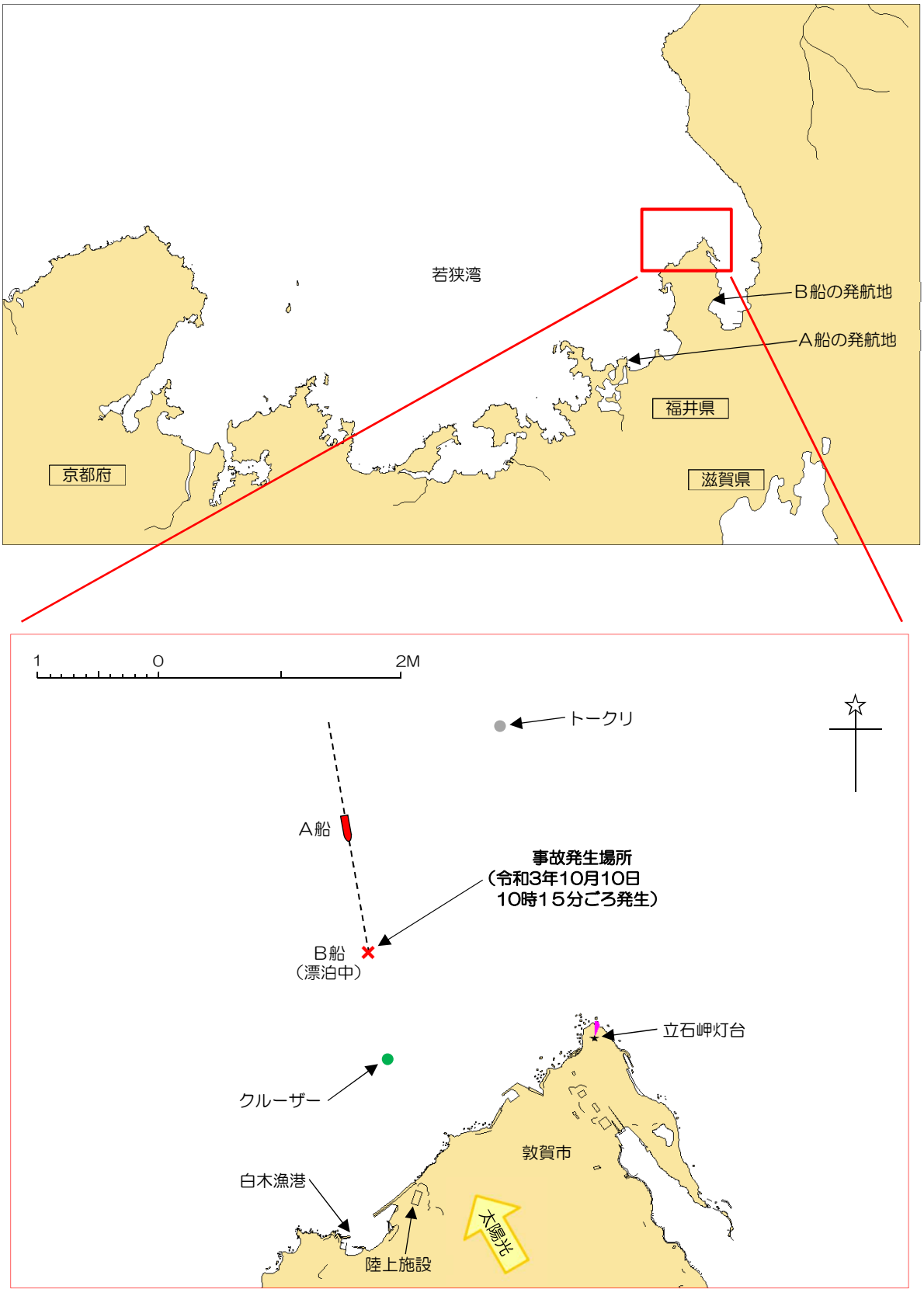

写真１　Ａ船（右舷側）

写真２　Ａ船（船首側）

写真３　Ｂ船（船外機を取り外した状態）

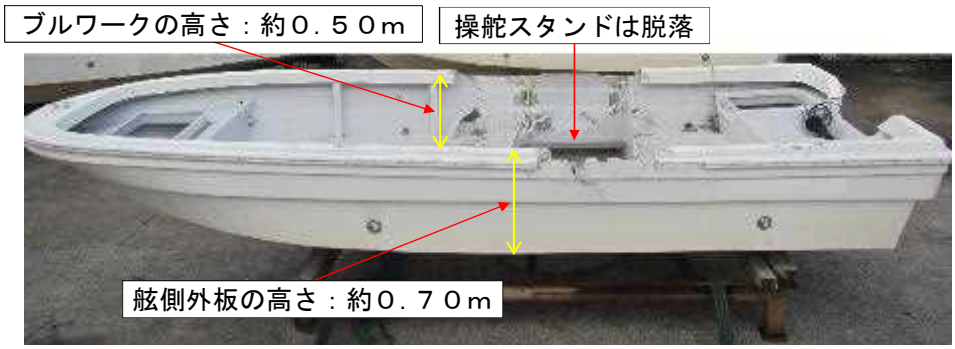

写真４　Ｂ船の同型船