

# 船舶事故調査報告書

令和4年12月7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

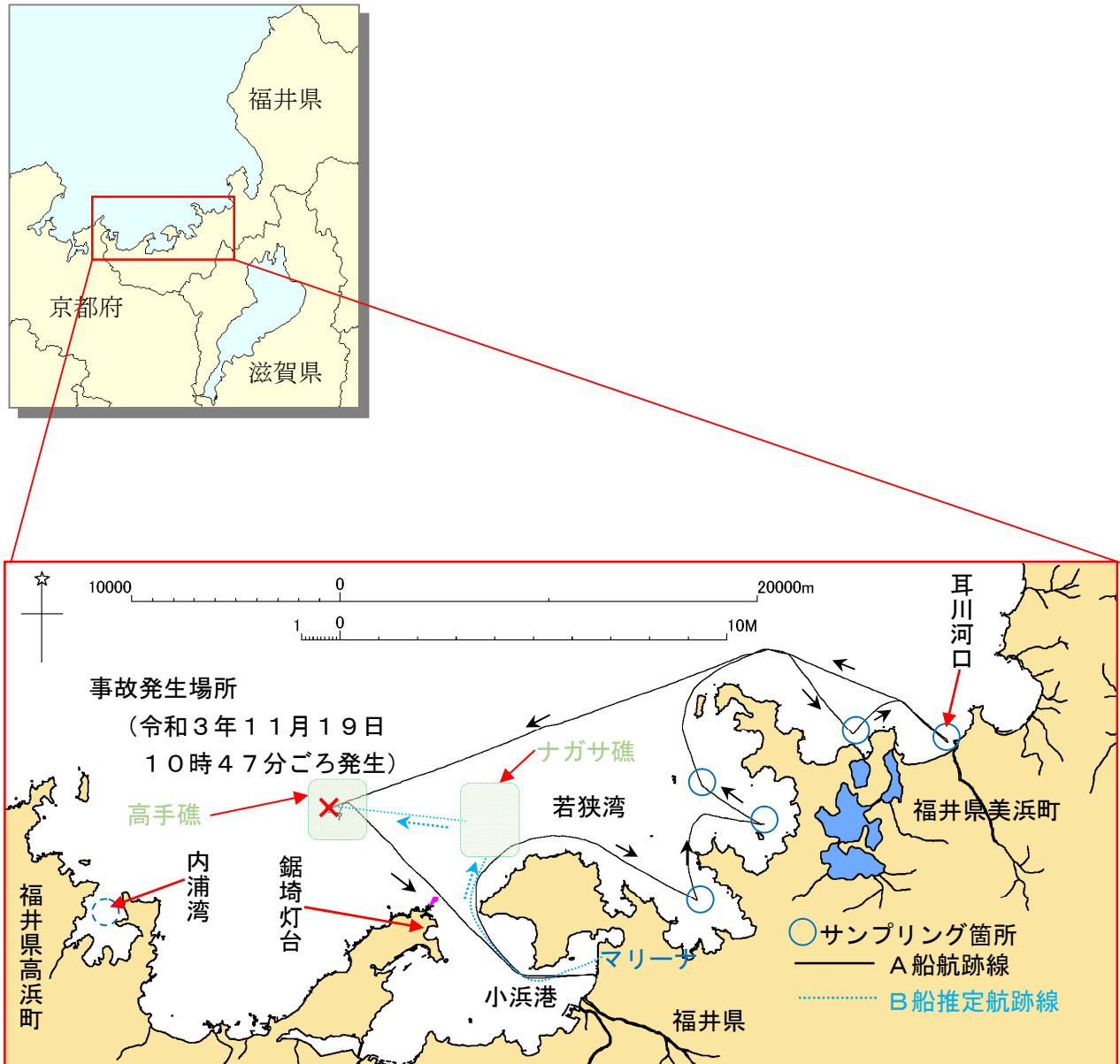
事故種類	衝突
発生日時	令和3年11月19日 10時47分ごろ
発生場所	福井県おおい町 <sup>のこぎり</sup> 鋸崎北西方沖 鋸崎灯台から真方位315° 3.7海里（M）付近 （概位 北緯35° 35.4′ 東経135° 36.5′）
事故の概要	作業船 <sup>なおよき</sup> 直幸丸は、西南西進中、また、プレジャーボート <sup>ぼうせい</sup> 房生丸Ⅱは、船首を南東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 直幸丸は、左舷船首部に擦過傷を生じ、また、房生丸Ⅱは、船尾部が大破した。
事故調査の経過	令和3年12月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人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 作業船 直幸丸、16トン FK2-2275（漁船登録番号）、個人所有 14.75m（Lr）×4.38m×1.40m、FRP ディーゼル機関、636.20kW、平成13年2月3日 第280-39209号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 房生丸Ⅱ、2.9トン 253-33604福井、個人所有 6.45m（Lr）×2.42m×0.99m、FRP ガソリン機関（船外機）、147.10kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 61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54年6月22日 免許証交付日 平成29年9月15日 （令和4年12月15日まで有効） B 船長B 74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3月27日 免許証交付日 平成30年1月12日 （令和5年5月15日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部に擦過傷 B 船尾部に大破（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、作業員2人を乗せ、若狭湾中央部の海域で13か所の水質検査用サンプル（海水）を採取する目的で、令和3年11月19日06時00分ごろ福井県小浜市小浜港を出港し、09時21分ごろ6か所目のサンプル採取海域である福井県高浜町内浦湾に向けて福井県美浜町耳川河口を出発した。</p> <p>A船は、09時50分ごろ福井県常神岬灯台北東方沖で、針路真方位250°、約11.3ノットの対地速力で自動操舵により西南西進した。</p> <p>A船は、船長Aが操舵スタンド船尾方の操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、4Mレンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを作動させて航行した。</p> <p>船長Aは、自動操舵にした後、レーダーで前路に航行の支障となる他船を認めなかったのが気が緩み、覚醒水準が徐々に低下し、数回、体が揺れるたびに一時的に覚醒したが、いつしか深い居眠りに陥った。</p> <p>船長Aは、10時47分ごろ衝突音を聞いて目が覚め、左舷船首方から左舷後方に移動するB船を認めて直ちに主機の回転数を下げるとともにクラッチを中立に操作した。</p> <p>船長Aは、その後A船を反転させてB船に接近し、海面にいた船長Bを認め、船長Aから救助依頼を受けた作業員2人がB船に移乗し、浸水により半没水状態の船尾部から船長Bを引き揚げてA船に移乗させた後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、船長Bに怪我等がなかったのが、作業員2人がB船の錨を揚収して小浜港に向けてえい航しようとしたところ、B船が転覆し、その後えい航索が切断した。</p> <p>船長Aは、海上保安庁の指示で本事故発生場所付近にて作業員2人及び船長Bと一緒に待機していたところ、11時45分ごろ巡視艇が来援し、巡視艇がB船をえい航する旨の連絡を受け、A船は小浜港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、06時08分ごろ若狭湾南方に点在する釣り場（以下「本件釣り場」という。）に向け小浜市に所在するマリーナを出発した。</p> <p>船長Bは、06時38分ごろ「ナガサ礁」と称する釣り場に到着して約1時間45分釣りを行った後、09時08分ごろ「高き礁」と称する釣り場に移動し、水深約52～55mのところに錨泊して船首を南東方に向け、船尾甲板左舷側で釣りを開始した。</p>

	<p>船長Bは、10時45分ごろ左舷船尾方400～500m付近まで接近したA船を認め、両手を大きく振ったが、A船の進路に変化がなく、身の安全を考え、前部甲板に走って左舷船首部から海に飛び込んだ後、A船に救助された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、操縦席に腰を掛けた姿勢で操船に当たっていた際、眠気を感じたが、立った姿勢で操船に当たるなど、居眠り運航の防止措置を採っていなかった。</p> <p>船長Aは、家庭事情の気疲れがあったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bによると、本事故当時、高手礁で釣りをしていた船が3～4隻と少なかったが、ふだん若狭湾南方の釣り場では遊漁船及びプレジャーボートが約10～20mの距離を取って密集して釣りを行っていることが多く、また、頻繁にB船の至近を通過していく船もあり、釣りをしていると見張りがおろそかになることもあった。</p> <p>船長Bは、航行する船が錨泊船のB船を避けて航行してくれると思い、釣りをしていたので見張りを十分に行っていなかったと、本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ショルダータイプの自動膨張式救命胴衣を着用していた。</p>
<b>分析</b> 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>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、若狭湾南方海域を西南西進中、船長Aが、深い居眠りに陥り、前路で錨泊中のB船に向かって自動操舵で航行を続けたことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、レーダーで前路に航行の支障となる他船を認めず、気が緩んで覚醒水準が低下し、操縦席に腰を掛けた姿勢で自動操舵の状態での操船を続けたことから、深い居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>B船は、若狭湾南方海域において船首を南東方に向けて錨泊中、船長Bが、航行する船が錨泊船のB船を避けて航行してくれると思っていたことから、A船に気付くのが遅れ、十分な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、若狭湾南方海域において、A船が西南西進中、B船が船首を南東方に向けて錨泊中、船長Aが、居眠りに陥り、前路で錨泊中のB船に向かって航行を続け、また、船長Bが、航行する船が錨泊船のB船を避けて航行してくれると思っていたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、操縦席に腰を掛けた姿勢で操船中、眠気を感じた場合、立った姿勢で操船に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分に採ること。</li><li>・ 船長は、ふだん、本件釣り場のように船舶が密集するような海域で漂泊する場合、居眠り運航する船や、船首死角を補う見張りを行わずに航行する船が自船に向けて航行することがあることを念頭に、すぐに退避行動がとれるよう、十分な見張りを維持すること。</li></ul>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A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 (° -' -")		
06:01:48	35-31-02	135-44-58	319	6.0
06:02:49	35-31-06	135-44-53	271	8.0
06:12:18	35-31-02	135-42-42	294	12.3
06:20:18	35-32-17	135-41-26	294	12.4
06:22:18	35-32-40	135-41-14	346	12.1
06:26:48	35-33-34	135-41-14	023	11.9
06:32:17	35-34-21	135-42-10	051	12.3
06:39:49	35-34-42	135-43-56	088	12.0
06:44:17	35-34-29	135-45-01	108	12.8
06:55:48	35-33-18	135-47-29	119	12.3
07:10:50	35-33-02	135-48-13	338	8.8
07:16:50	35-34-13	135-47-56	002	12.2
07:21:47	35-35-09	135-48-16	043	12.3
07:37:09	35-35-00	135-50-14	092	1.0
07:55:10	35-34-59	135-50-15	205	0.3
08:05:46	35-35-58	135-48-23	018	0.6
08:12:56	35-36-00	135-48-21	349	9.0
08:20:30	35-37-28	135-47-44	349	12.4
08:30:28	35-39-06	135-49-25	068	12.5
08:35:57	35-39-33	135-50-21	086	13.8
08:39:26	35-39-21	135-51-11	145	13.2
08:52:28	35-37-20	135-53-10	080	0.2
08:59:10	35-37-21	135-53-12	037	8.2
09:04:11	35-38-06	135-54-04	058	11.7
09:07:11	35-38-09	135-54-47	128	12.2
09:15:40	35-37-07	135-56-10	113	0.3
09:20:56	35-37-11	135-56-08	311	11.7
09:43:25	35-39-22	135-51-16	296	11.6
09:50:26	35-39-22	135-49-36	147	11.9
10:33:55	35-36-16	135-39-28	246	12.4
10:46:26	35-35-24	135-36-31	249	12.4

※船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。

写真1 A船

