

## 船舶事故調査報告書

平成30年9月19日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| 事故種類                             | 衝突   |
| 発生日時                             | 平成30年4月19日 06時35分ごろ  |
| 発生場所                             | 新潟県佐渡市 <sup>おぎ</sup> 小木港南南西方沖<br>小木港琴浦沖防波堤灯台から真方位166°2海里（M）付近<br>（概位 北緯37°46.2′ 東経138°15.7′）   |
| 事故の概要                            | 貨物船 <sup>リヤントン</sup> LIAN TONGは、東北東進中、また、プレジャーボート <sup>ゆうなぎ</sup> 夕凧は、漂流中、両船が衝突した。   |
| 事故調査の経過                          | 平成30年4月24日、主管調査官（仙台事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取実施済   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 貨物船 LIAN TONG（シエラレオネ共和国籍）、2,460トン<br>8859029（IMO番号）、JIN YUN SHIPPING CO.,LTD<br>B プレジャーボート 夕凧、0.9トン<br>NG3-16205（漁船登録番号）、個人所有<br>第220-14990号（船舶検査済票の番号）  |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A（中華人民共和国籍）、免状不詳<br>航海士A（インドネシア共和国籍）、免状不詳<br>B 船長B、一級小型・特殊・特定  |
| 負傷者                              | A なし<br>B 重傷 1人（船長B）   |
| 損傷                               | A 船首部外板に擦過傷<br>B 右舷中央部外板に破口、機関室に濡損等（沈没）  |
| 気象・海象                            | 気象：天気 霧、風向 南南東、風力 1、視程 約20m<br>海象：海上 平穏、水温 約10℃<br>佐渡市には、4月18日14時33分に濃霧注意報が発表され、本<br>事故時も継続中であつた。  |
| 事故の経過                            | A船は、船長A及び航海士Aほか9人が乗り組み、針路約075°<br>（真方位）、約8ノットの対地速力で、佐渡市南方沖を自動操舵により<br>航行していた。<br>航海士Aは、4月19日04時00分ごろから単独で船橋当直に当<br>たっており、06時00分ごろ霧が発生したので、6Mレンジとした<br>2台のレーダーを作動させ、また目視で周りの見張りを行っていたと<br>ころ、08時10分ごろ海上保安庁から佐渡市 <sup>あかどまり</sup> 赤泊港沖に錨泊を指<br>示されたが、その理由が分からなかった。<br>海上保安庁の情報によれば、A船の船首部及びB船の右舷中央部か<br>ら塗料片をそれぞれ採取し、鑑定した結果、それぞれの塗料が相手船<br>の塗料と一致した。 |

|                  |   |
|------------------|---|
|                  | <p>A船のレーダーは、B船と同等の大きさの船が表示できるものであった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、佐渡市<sup>はもち</sup>羽茂漁港を出港し、釣り場を移動しながら釣りをを行い、06時00分ごろから同漁港の南西方沖約3Mの釣り場で主機を中立運転として漂泊し、釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、次第に霧が濃くなり、視程が20m程度になったので、付近にいた僚船と相談して帰航することとし、後部甲板で帰航準備中、右舷方至近にA船の船首部を認め、主機を前進として衝突を避けようとしたが間に合わず、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、衝突した衝撃で落水し、B船が沈没するのを目撃した。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用しており、海上に浮いたままの状態、ポケットに入れていた携帯電話で本事故の発生を通報しようとしたが、海水に浸かって使用不能になっていたため、救命胴衣に付いていた笛を吹き続けた。</p> <p>僚船の船長は、視界不良の中、笛の音が聞こえたので、音のする方へ向かったところ、船長Bが海上に浮かんで救助を求めているのを認め、06時55分ごろ自船に引き上げた後、小木港に向かうとともに、海上保安庁に本事故の発生を通報し、所属する漁業協同組合に救急車の要請を行った。</p> <p>A船及びB船は、霧中信号を行っておらず、また、B船は、レーダーリフレクターを掲げていなかった。</p> |
| <p><b>分析</b></p> | <p>A船は、霧で視程が約20mに制限された状況下、小木港南南西方沖において、自動操舵で東北東進中、航海士Aが、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、霧中信号等により自船の存在を知らせる措置を採っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視程が約20mに制限された状況下、小木港南南西方沖において、主機を中立運転として漂泊中、船長Bが、霧中信号やレーダーリフレクターを掲げるなどして自船の存在を知らせる措置を採っていなかったことから、A船にB船の存在を気付かせることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>原因</b></p> | <p>本事故は、霧で視程が約20mに制限された状況下、小木港南南西方沖において、A船が自動操舵で東北東進中、B船が主機を中立運転として漂泊中、航海士Aがレーダーによる見張りを適切に行っていなかったため、前路で漂泊中のB船に気付かず航行を続け、また、船長Bが、霧中信号やレーダーリフレクターを掲げるなどして自船の存在を知らせる措置を採っていなかったため、A船にB船の存在を気付</p>   |

|              |  |
|--------------|--|
|              | かせることができず、両船が衝突したものと考えられる。   |
| <b>再発防止策</b> | <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"><li>・ 霧で視界が制限される状況下で航行する際は、目視及びレーダーにより周囲を確認し、常時適切な見張りを行うとともに、霧中信号等を行い、また、小型船は、レーダーリフレクターを掲げるなど、自船の存在を知らせる措置を採ること。</li><li>・ 常に最新の気象情報を入手し、レーダー等を備え付けていない船舶は、濃霧等航行に支障が発生すると予想される場合、出港を取りやめること。</li><li>・ 防水型携帯電話等を常に身に付け、落水した際の連絡手段を確保することが望ましい。</li></ul> |