

船舶事故調査報告書

令和2年1月8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	令和元年5月11日 22時10分ごろ
発生場所	新潟県上越市直江津港西方沖 直江津港導流堤北灯台から真方位269° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯37° 11.3′ 東経138° 12.5′）
事故の概要	遊漁船 ^{しゅうこう} 秀江丸は、西進中、また、プレジャーボートラグーンは、漂泊中、両船が衝突した。 秀江丸は、右舷船首部外板に亀裂等を生じ、また、ラグーンは、右舷船尾部舷側外板に亀裂を生じた。
事故調査の経過	令和元年6月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 遊漁船 秀江丸、5トン未満 244-19661新潟、個人所有 9.30m (Lr) × 2.60m × 0.62m、FRP ディーゼル機関、235.00kW、昭和57年6月 B プレジャーボート ラグーン、5トン未満 235-40542新潟、個人所有 9.05m (Lr) × 2.91m × 1.01m、FRP ディーゼル機関2基、323.60kW（合計）、平成11年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成27年6月18日 免許証交付日 平成28年3月17日 （令和3年3月16日まで有効） B 船長B 男性 58歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年5月28日 免許証交付日 平成30年3月8日 （令和5年3月7日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 B 右舷船尾部舷側外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：波向 北西、波高 約0.3m
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、令和元年5月11日16時30分ごろ上越市有間川^{ありまがわ}漁港を出港し、同漁港北方沖及び上越市関川河口北方沖において遊漁を行った後、22時00分ごろ同漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>A船は、船長Aが、航行中の動力船であることを示す法定灯火のほか、前部甲板に設置された門型マストに2箇所及び後部甲板に1箇所の計3箇所に作業灯兼通路灯（以下「本件作業灯」という。）（LED8W）を、また、同マストの上に探照灯（LED50W）をそれぞれ点灯し、真方位約260度の針路、約9ノットの対地速力で手動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、最初の釣り場から関川河口北方沖の釣り場に向けて航行していた際、刺し網漁で設置されたボンデンを視認していたので、ボンデンを発見しやすいよう、探照灯で船首方を照射し、ボンデンの有無を確認しながら航行を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、船首方20～30m付近に黄色の船体を認め、衝突の危険を感じ、主機のクラッチレバーを後進とするとともに、左舵一杯としたものの、22時10分ごろ、右舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、負傷者がいないことを確認した後、自力での航行が可能であったので、B船と並走しながら有間川漁港に帰港した。</p> <p>船長Aは、12日に海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、家族1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、釣りをを行う目的で、16時00分ごろ有間川漁港を出港した。</p> <p>B船は、有間川漁港北方沖で釣りを行った後、釣り場を移動することとし、17時45分ごろ直江津港西方沖の釣り場に到着して主機のクラッチレバーを中立とした後、船首を北北西方に向けて船首部から錨を投下し、錨索を約50m伸出して釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、21時50分ごろ釣りをやめて帰航することとし、釣り道具等を片付けた後、航行中の動力船であることを示す法定灯火のほか、キャビンの外壁の全周にLEDのチューブライトを点灯し、ウインドラスを操作して揚錨作業を行いながら周囲を確認していたところ、右舷正横500～600m付近からB船に接近してくるA船を認めた。</p> <p>船長Bは、揚錨を終えた際、A船が進路を変えずに右舷正横250～</p>

	<p>300m付近に接近しているのを認めたが、日没前にB船の東方で遊漁を行っているA船を視認しており、20時30分ごろ船長Aと携帯電話で互いの釣果等を話していたので、B船の釣果を再度確認しようとして接近していると思った。</p> <p>B船は、船長Bが、錨の固縛作業を終えた際、A船の速力に変化がなく、B船の右舷正横100m付近まで接近しているのを認めて衝突の危険を感じ、操舵席に戻ってB船を前進させようとしたものの、間に合わないと思い、同乗者Bと共に船首部に設置された手すりにつかまって衝撃に備えていたところ、右舷船尾部にA船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、自力での航行が可能であったので、A船と並走しながら帰港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、釣り客が前部甲板及び後部甲板に2人ずつおり、船長Aは、夜間、釣り客が釣り道具等の片付けを行うのに支障がないよう、ふだんから本件作業灯を点灯した状態で帰航していた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、レーダーが故障していたので、目視のみで見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、A船が接近していることに気付いた後、余裕のある時機に汽笛を吹鳴していれば、船長A又はA船の釣り客がB船の存在に早めに気付くことができたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長Aは、本事故時、操舵室内に居たので救命胴衣を着用しておらず、また、A船の釣り客、船長B及び同乗者Bは、全員が救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、直江津港西方沖を西進中、船長Aが、レーダーが故障した状況下、本件作業灯を点灯した状態で航行を続けたことから、B船の灯火が本件作業灯の明かりにより見えにくくなり、前路で揚錨作業中のB船に気付くのが遅れ、衝突の危険を感じて主機のクラッチレバーを後進とするとともに、左舵一杯としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、直江津港西方沖において揚錨作業中、船長Bが、東方から接近するA船を認めた際、B船の釣果を再度確認しようとして接近していると思い、揚錨作業を続けたことから、A船の速力に変化がない状態で接近していることに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、直江津港西方沖において、A船が西進中、B船が揚錨作業中、船長Aが、レーダーが故障した状況下、本件作業灯を点灯した状態で航行を続け、また、船長Bが、東方から接近するA船を認めた際、B船の釣果を再度確認しようとして接近していると思い、揚錨作業を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船長Aは、本事故後、新たにレーダーを購入した。</p> <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"> ・レーダーが装備されている船舶は、レーダーを常時、正常に使用できる状態にした上で有効に活用し、適切な見張りを行うこと。 ・小型船舶の船長は、夜間、航行する際、見張りの妨げとなる作業灯などを消灯しておくこと。 ・漂泊している場合においても、適宜、目視による周囲の見張りを適切に行うこと。また、自船に接近する他船に対しては、予断を持たず、適切な時機に有効な音響による信号を使用して注意喚起を行うとともに、船体を移動させるなどして早期に衝突を避けるための措置をとること。 ・事故が発生した際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 事故発生経過概略図

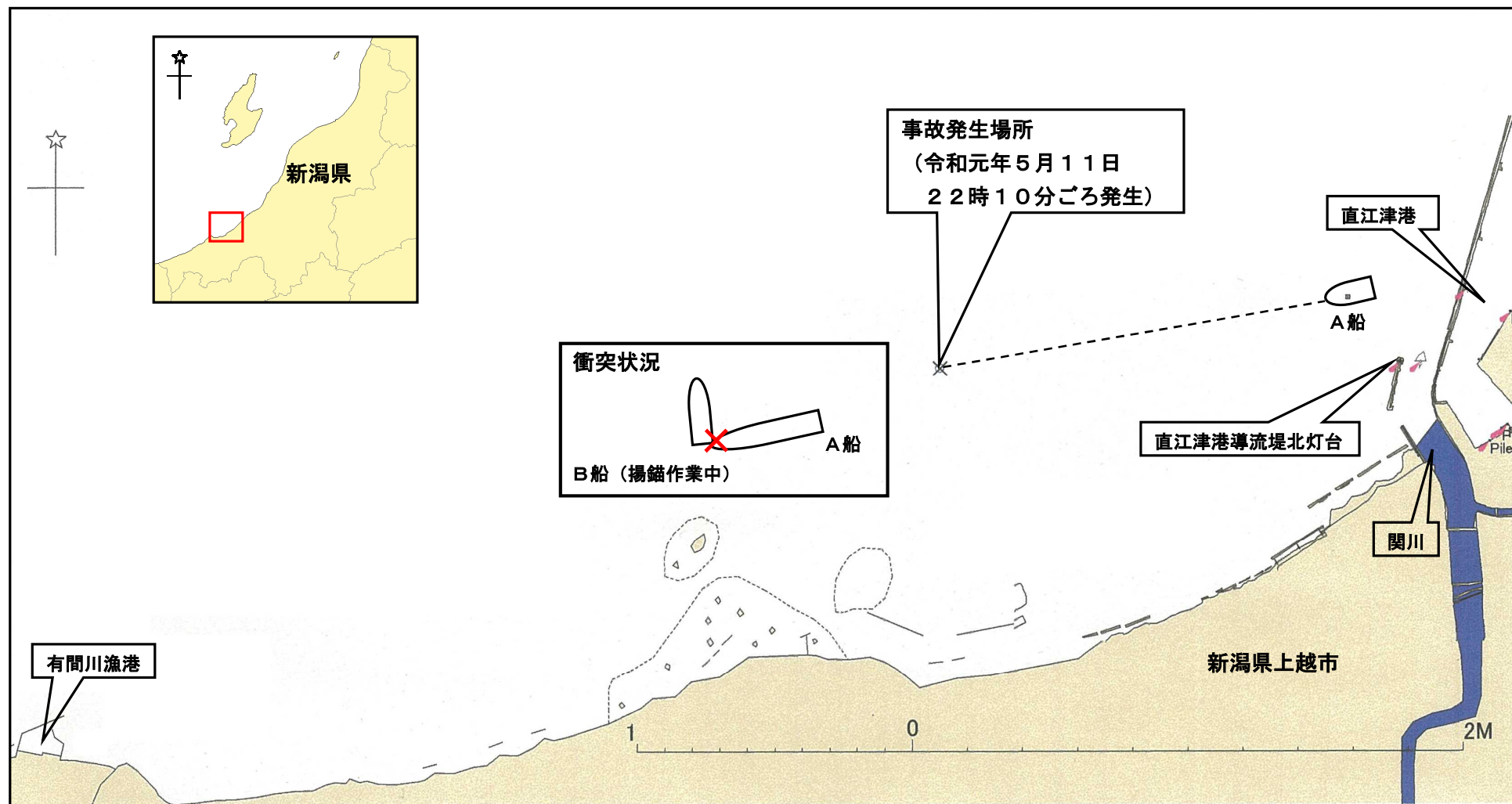


写真1 A船



写真2 B船

