

船舶事故調査報告書

令和2年6月24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 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和元年11月2日 06時40分ごろ |
| 発生場所 | 新潟県佐渡市 ^{はじき} 弾埼北西方沖 弾埼灯台から真方位305° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯38°20.6′ 東経138°29.6′） |
| 事故の概要 | 遊漁船 ^{せんぼうれいゆうしん} 善宝龍神丸は、弾埼北西方沖を南西進中、浅所に乗り揚げた。 善宝龍神丸は、船長及び釣り客3人が負傷し、転覆して沈没した。 |
| 事故調査の経過 | 令和元年11月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 | 遊漁船 善宝龍神丸、8.5トン NG2-1696（漁船登録番号）、個人所有 12.58m（Lr）×3.64m×1.30m、FRP ディーゼル機関、382.5kW、昭和53年3月 第220-10183号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 62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55年10月21日 免許証交付日 平成31年2月27日 （令和6年8月11日まで有効） |
| 死傷者等 | 重傷 1人（船長） 軽傷 3人（釣り客A、釣り客B及び釣り客C） |
| 損傷 | 沈没（全損） |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.5～2.0m、潮汐 下げ潮の初期、海面水温 約 18～21℃ 日出時刻：06時12分ごろ |
| 事故の経過 | 本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人（以下それぞれ「釣り客A」、「釣り客B」、「釣り客C」という。）及び他の釣り客7人を乗せ、佐渡市 ^{まきら} 真更川沖の釣り場における遊漁の目的で、令和元年11月2日03時00分ごろ新潟県新潟港西区の係留地を出発した。 |

| | |
|--------|--|
| | <p>本船は、弾埼東方沖を北西進中、船長が、船尾部にいた釣り客が船酔いで苦しそうにしているのを見掛けたので、釣り場までの航程を短縮しようと思い、弾埼北北東方沖の転針地点で予定針路を変更し、佐渡市海^と馬^と島寄りとなる針路で南西進した。</p> <p>本船は、船長が、岩場等に接近する危険があることを承知していたものの、弾埼周辺の航行経験が豊富だったので、目視で確認すれば岩場等を避けることができると思い、自動操舵装置を航法モード（設定した目的地に向けて針路の補正を行う機能）とし、真更川沖の釣り場に向け、操舵室内に立ち目視で船首方を確認しながら、約10～12ノットの対地速力で航行を続けていたところ、06時40分ごろ‘海馬^と島付近の浅所’（以下「本件浅所」という。）に乗り揚げた。</p> <p>本船は、主機を使用することができたので、後進して離礁したものの、舵が効かずに漂流し始め、船長が、釣り客から浸水している旨を知らされ、確認をしたところ、船首客室に数十 cm 程度の浸水を認め、07時00分ごろ釣り客により118番通報が行われた。</p> <p>本船は、船長が釣り客と共にバケツを使用して排水作業を試みたが、徐々に左舷側に傾き始め、全員が救命胴衣を着用した状態で海中に飛び込んだ後、07時30分ごろ左舷側から転覆した。</p> <p>船長及び釣り客は、クーラーボックス等に掴まりながら海面に浮かんでいたところ、08時10分ごろ、海上保安庁からの要請を受けて来援した漁船に全員が救助された。</p> <p>本船は、08時40分ごろ沈没した。</p> <p>船長及び釣り客は、佐渡市鷺崎漁港に入港した後、病院に搬送され、船長が肺水腫で入院し、釣り客Aが外傷性頸部症候群等、釣り客Bが左肘挫傷、釣り客Cが左膝挫傷等とそれぞれ診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 転覆した本船 参照）</p> |
| その他の事項 | <p>船長は、遊漁船業の適正化に関する法律に基づき、遊漁船業者の登録を受けて新潟県知事に業務規程を届け出ており、遊漁船業務主任者講習を修了して修了証明書の交付を受けていた。</p> <p>船長は、出港前、インターネットで気象情報を見ており、警報及び注意報が発表されていないことを確認していた。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</p> <p>船長は、数年間遊漁船に船長職として乗船していたものの、本事故当日、本船に釣り客を乗せて運航するのが初めてであった。</p> <p>本船は、操舵室内の前部中央に舵輪、同室内の前部左舷側にGPSプロッター及び魚群探知機、同室内の前部右舷側に自動操舵装置及びレーダーが備えられていた。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダーを6Mレンジに設定し、GPSプロッターの画面を真更川沖の釣り場までが映る位の縮尺にしていた。</p> <p>船長は、本事故当時、裸眼視力が両眼共に1.2～1.5程度で、健</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>康状態は良好であり、疲労がなかった。</p> <p>船長は、膨脹式の救命胴衣を着用し、釣り客は、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、年50回程度弾埼周辺を航行した経験があり、本件浅所等があることを知っており、別の所有船で弾埼周辺を航行した際、本船と同じ型式のGPSプロッターで、画面を拡大表示して本件浅所の存在を確認したことがあったので、一旦停船するなどし、画面を拡大表示させたGPSプロッター等で自船の位置及び周囲の状況を確認していれば、本件浅所に気付くことができたと思われた。</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>あり なし なし</p> <p>本船は、弾埼北西方沖において、船長が、釣り場までの航程を短縮しようとして海馬島寄りとなる針路で南西進中、目視で確認すれば岩場等を避けることができると思い、目視で船首方を確認しながら自動操舵で航行を続けたことから、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、弾埼周辺の航行経験が豊富で、本件浅所等があることを知っていたことから、目視で確認すれば岩場等を避けることができると思われたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が弾埼北西方沖において、船長が、釣り場までの航程を短縮しようとして海馬島寄りとなる針路で南西進中、目視で確認すれば岩場等を避けることができると思い、目視で船首方を確認しながら自動操舵で航行を続けたため、本件浅所に接近していることに気付かず、本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</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、常に安全運航を心掛け、安易にショートカットをせず、より安全な経路を選択すること。 ・ 船長は、慣れた海域であっても、陸岸寄りを航行する場合には、目視に加えてGPSプロッター等の航海計器を適正に活用し、船位及び周囲の状況の確認を行うこと。 |

付図1 事故発生経過概略図

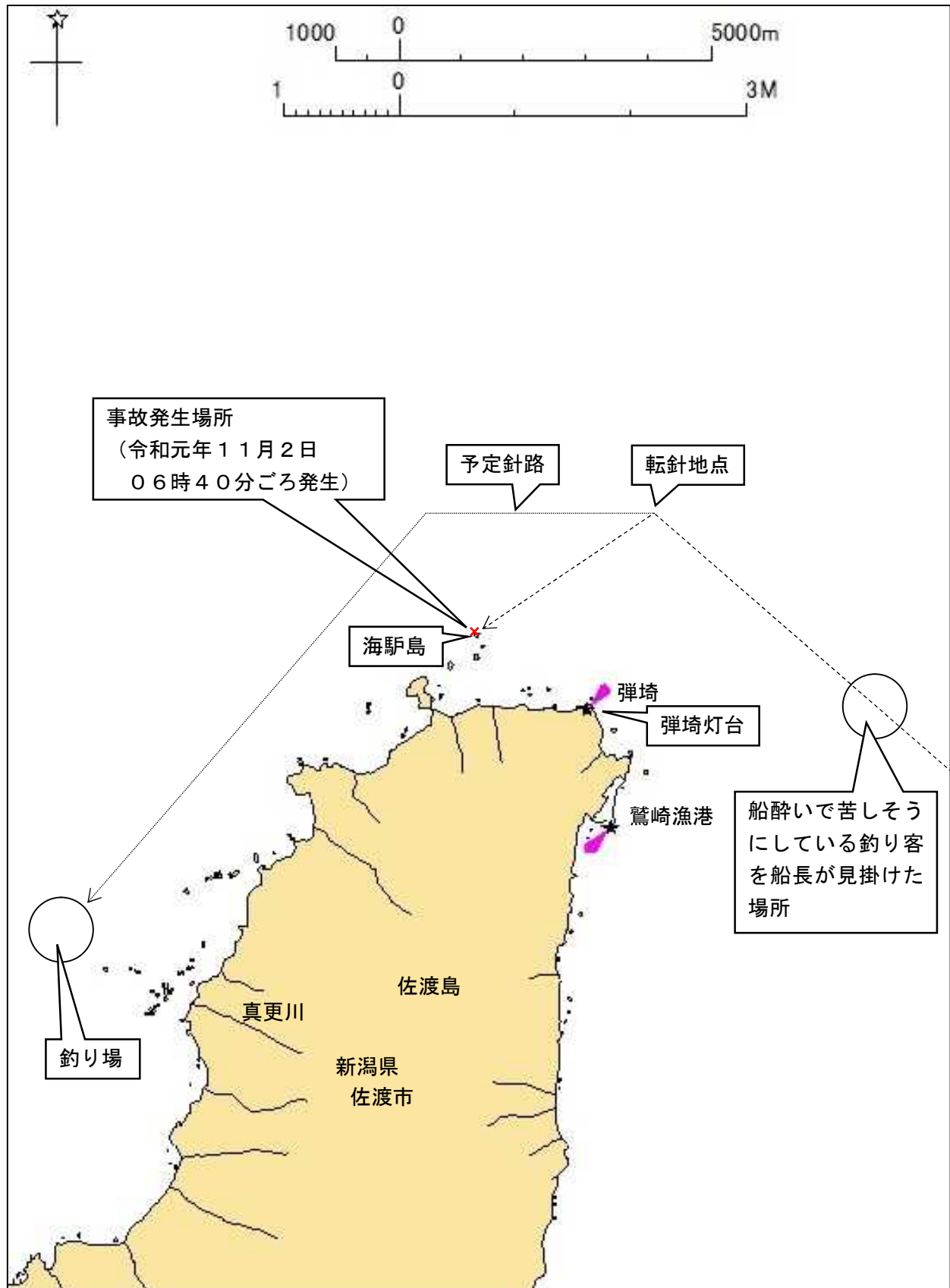


写真1 転覆した本船

