

船舶事故調査報告書

令和6年5月15日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和5年4月29日 22時50分ごろ
発生場所	新潟県糸魚川市能生漁港 能生港北防波堤灯台から真方位120° 185m付近 （概位 北緯37° 06.9′ 東経138° 00.1′）
事故の概要	遊漁船第二金栄丸は、南南西進中、岩場に乗り揚げた。 第二金栄丸は、釣り客1人が負傷し、右舷船首部船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和5年5月23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 第二金栄丸、7.9トン NG2-2048（漁船登録番号）、個人所有 13.76m (Lr) × 3.18m × 1.45m、FRP ディーゼル機関、405.00kW、平成6年8月23日 第220-23303号（船舶検査済票の番号） （写真1 参照）
	
	写真1 本船
乗組員等に関する情報	船長 83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49年10月23日 免許証交付日 令和元年5月15日 （令和7年3月21日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（釣り客）
損傷	右舷船首部船底外板に破口等

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 小雨、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、釣り客6人を乗せ、遊漁の目的で、令和5年4月29日16時15分ごろ、新潟県上越市直江津港北北東方沖の釣り場に向け、能生漁港を出港した。</p> <p>本船は、17時30分ごろ釣り場に到着して遊漁を行った後、21時45分ごろ帰港を開始した。</p> <p>船長は、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により西南西進した後、上越市鳥ヶ首岬北北西方沖で進路を南西進とし、その後、能生漁港北東方沖1.6海里付近で約8knに減速した。</p> <p>船長は、本船が能生漁港の港口まで500m付近となったところで更に約4knに減速し、GPSプロッターの画面上の航跡を見ながら、進路を南南西進とした。</p> <p>船長は、ふとレーダー画面を見たところ、能生漁港の北防波堤東側海域にある岩場(以下「本件岩場」という。)に接近していることに気づき、機関を後進に掛けたものの、22時50分ごろ船体に衝撃を感じ、前部甲板に移動して周囲の状況を確認したところ、本件岩場に乗り揚げたことを認めた。</p> <p>本船は、自力航行が可能であったことから航行を再開し、能生漁港の定係地に着岸した。</p> <p>釣り客の1人は、右肩痛を訴え、後日、病院を受診したところ、右上腕二頭筋腱損傷等と診断された。</p> <p>船長は、海上保安庁に本事故の発生を通報しなかった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真2 本船の損傷状況、写真3 本事故発生場所付近の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ふだん、本船には乗組員として乗船していたが、本事故当時は、いつも船長として乗り組んでいる家族が体調不良で乗船できなかったため、自身が船長として乗り組んでいた。</p> <p>船長は、遊漁船業の適正化に関する法律(昭和63年法律第99号)に基づき、新潟県知事から遊漁船業者の登録を受け、自らを遊漁船業務主任者に選任して、約20年以上遊漁船業を営んでおり、能生漁港の出入港経験は夜間を含めて豊富であった。</p> <p>船長は、能生漁港に入港する際、GPSプロッターの画面上に表示されていた、本事故当日の昼間に遊漁を行った際の航跡を^{たど}って航行したが、長年の経験からの油断があって、画面の表示が縮小(広い範囲が表示される)のまま航行を続けていた。</p> <p>船長は、本事故当時、ふだん備付けのGPSプロッターの故障により修理を依頼した業者が代用品として取り付けたGPSプロッターを</p>

	<p>使用しており、型式は同じもので計器の操作に迷うことはなかったが、一時的に取り付けた借りものであったので、画面の表示設定を変更せずにいた。</p> <p>船長は、慣れた海域であったので、レーダーでの船位の確認がおろそかになって、本件岩場に向かう進路となっていることに気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>運輸安全委員会の地方分析集「夜間におけるプレジャーボートの港湾施設への衝突事故防止に向けて」（運輸安全委員会事務局神戸事務所作成、令和4年6月発行）によれば、船長の夜間航行経験の多寡にかかわらず、事故は発生しており、夜間航行経験が豊富な船長の場合の事故発生要因の一因として、油断などを背景に、継続的に船位を確認していないことなどが記載されている。</p> <p>釣り客6人は、本事故当時、救命胴衣を着用の上、前部甲板と後部甲板に分かれていて、負傷した釣り客は、前部甲板の左舷側でプラスチック製の籠に腰を掛けていた。（図1参照）</p> <div data-bbox="550 891 1425 1240" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図1 釣り客の乗船位置略図</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、能生漁港を手動操舵により南南西進中、船長が、縮小表示のGPSプロッター画面上の過去の航跡に頼って航行を続けたことから、本件岩場に向かう進路となっていることに気付くのが遅れ、本件岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時使用していたGPSプロッターが修理業者からの借用品であったこと、また、夜間航行に慣れた海域であり、長年の経験からの油断があったことから、画面の表示設定を変更せずに、縮小表示の画面のまま航行を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、能生漁港を手動操舵により南南西進中、船長が、縮小表示のGPSプロッター画面上の過去の航跡に頼って航行を続けたため、本件岩場に向かう進路となり、本件岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p>

再発防止策	<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">・ 船長は、慣れた海域であっても、GPSプロッター等の航海計器を使用するときは、状況に応じて表示範囲を適切に切り替えて使用すること。また、GPSプロッター画面に表示された過去の航跡のみに頼ることなく、レーダーも活用して船位の確認を継続して行うとともに、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。・ 船長は、事故発生後、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

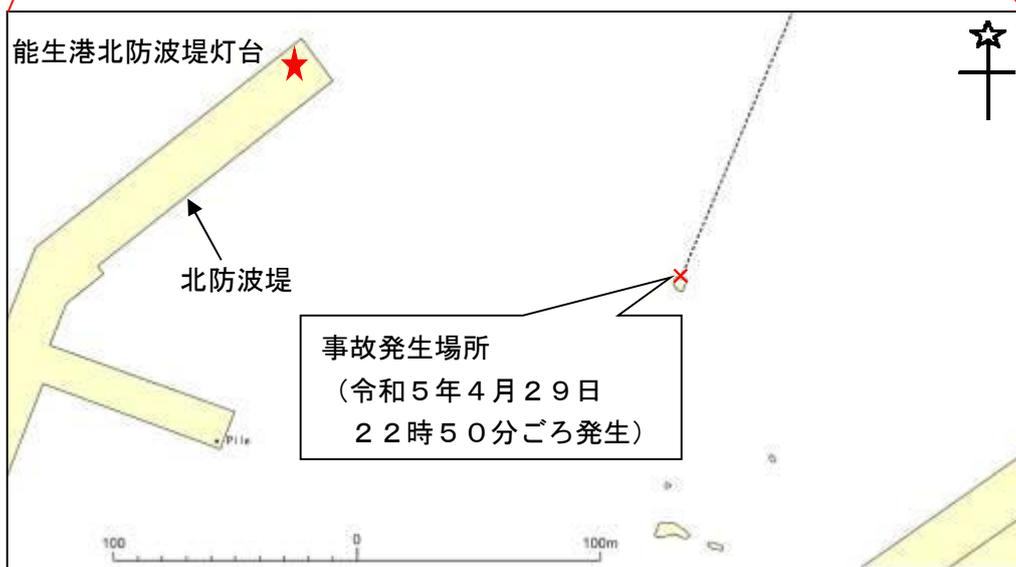
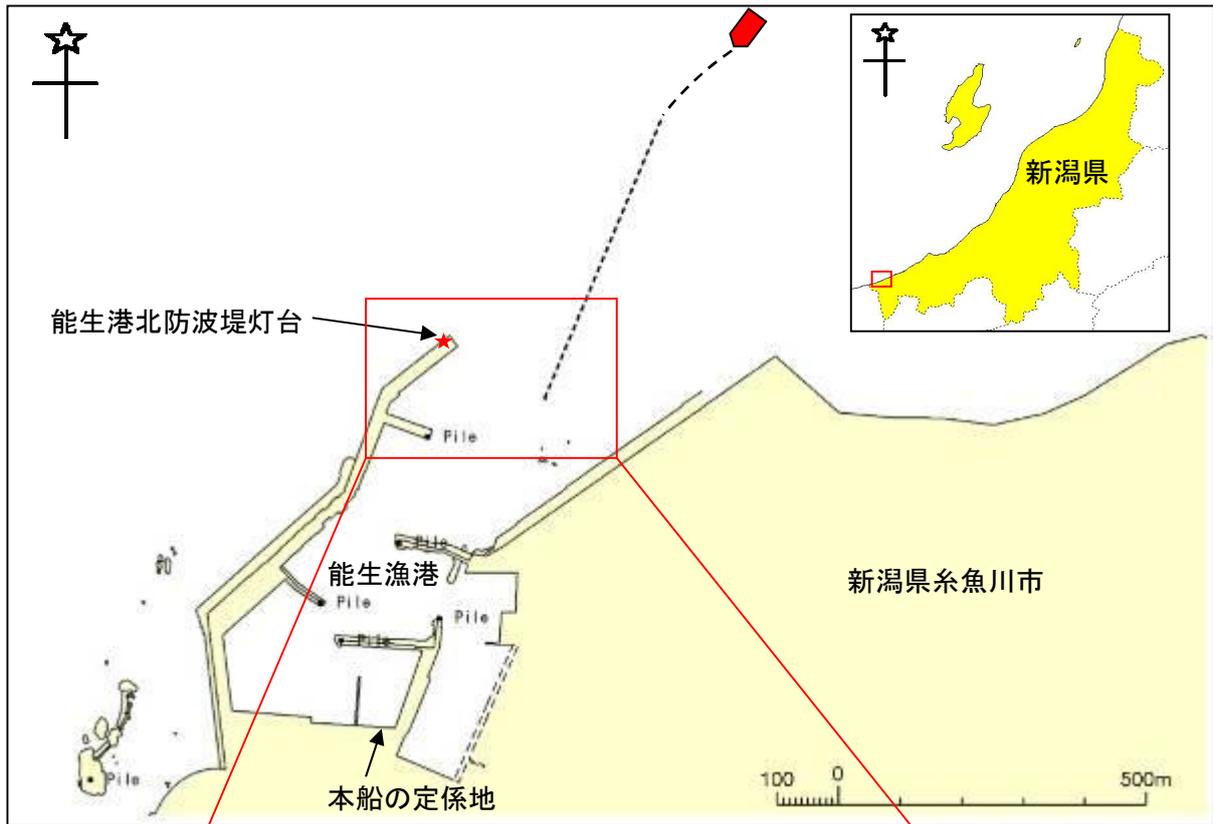


写真2 本船の損傷状況



(写真提供：所属漁業協同組合)

写真3 本事故発生場所付近の状況

