

## 船舶事故調査報告書

平成25年10月10日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）  
委員 庄 司 邦 昭  
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成25年3月16日 10時35分ごろ
発生場所	富山県伏木富山港外港の北防波堤北側 富山県高岡市所在の伏木西防波堤灯台から真方位027° 1,100m 付近 (概位 北緯36° 48.2′ 東経137° 04.4′)
事故調査の経過	平成25年4月19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	漁船 <small>ちやうらん にせい</small> 長運丸二世、9.7トン TY2-1517（漁船登録番号）、個人所有 14.95m (Lr) × 3.33m × 1.62m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和63年5月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 77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50年6月27日 免許証交付日 平成22年10月18日 (平成27年10月17日まで有効) 甲板員A 男性 46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62年8月24日 免許証交付日 平成24年8月8日 (平成29年8月23日まで有効) 甲板員B 男性 43歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年8月18日 免許証交付日 平成23年5月19日 (平成28年8月17日まで有効)
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	船首が圧壊、船首船底部に破口
事故の経過	本船は、船長、甲板員A及び甲板員Bほか1人の甲板員が乗り組み、かにかごなわ漁業及びばいかごなわ漁業の操業を終え、平成25

年3月16日09時40分ごろ富山県射水市新湊漁港の北東方沖13海里付近の漁場を発進し、船長が、操舵室で操舵輪の手前に立ち、手動操舵で南南西進中、約20分後、自動操舵に切り替えて操舵室後方の台の上に座った。

本船は対地速力約14ノットで新湊漁港へ向けて航行中、船長が、眠気を催したので、操舵室に置いてある電熱器で餅を2個焼いて食べ、更にあめを食べて後ろの壁に体をもたれ掛けた姿勢で見張りを行っていたところ、居眠りに陥った。

甲板員A及び甲板員Bは、本船が発進した後、休憩室出入口付近の後部甲板に並び、腰を下ろしてかごの補修や縄の片付け等の作業を行い、他の甲板員は、後部甲板の清掃を行った。

甲板員Bは、作業を行う合間、顔を上げて周囲の風景を見ていたが、左舷側の山の見え具合から、ふだんの航行経路より西側を航行していると感じたものの、定置網を左舷側に見て通過した後、新湊漁港の港口へ向けるために左転するものと思った。

甲板員Bは、陸岸が近くなったので、一服しようと思い、休憩室に入ってたばこに火をつけ、後部甲板へ出て右舷側を見た際、ふだんと全く違う景色であり、消波ブロックが見えたので、走って操舵室へ向かい、扉を開けたところ、台の上に座り、頭を下げて眠っている船長を認め、船長に声を掛けるとともに、機関操縦レバーを操作して後進一杯としたとき、北防波堤の北側に設置された消波ブロックに衝突した。

船長は、甲板員Bの声で目を覚まし、本船が消波ブロックに衝突した際に甲板員Bへぶつかった。

甲板員Aは、腰を下ろしてかごの補修を行っていたとき、休憩室から出て来た甲板員Bに気付いて立ち上がっていたところ、衝撃音を聞くとともに、左方（船首方）へ転倒し、休憩室出入口の敷居で右足のすねを打った。

甲板員Aは、休憩室で起き上がった際、同室内に置かれていた時計を見たところ、10時35分ごろであった。

船長は、機関を後進にかけて本船を消波ブロックから離し、損傷を確認するために造船所へ向かっていたとき、船首倉に浸水を認めたものの、隔壁があるので、後方には浸水していないと思って自力航行を続けた。

船長は、造船所へ向かっている途中、無線で僚船へ本事故の発生を伝えた。

甲板員Aは、造船所到着後、造船所の社員に付き添われて病院へ向かい、右脛骨骨幹部、右腓骨近位端及び左母指末節骨の骨折と診断され、20日間入院した。

(付図1 事故発生場所付近図 参照)

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、気温 約14℃ 海象：海上 平穏、潮汐 低潮期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、周年、ばいかごなわ漁業を行う一方で毎年9月1日～翌年5月31日までの期間中、かにかごなわ漁業を行っており、ふだんから出港後、かにかごなわ漁業の漁場（以下「かに漁場」という。）へ向かい、揚げ縄及び投縄を合計約4時間かけて行った後、ばいかごなわ漁業の漁場（以下「ばい漁場」という。）へ移動し、漁場到着後、揚げ縄及び投縄を合計約3時間行って09時ごろには帰港していた。</p> <p>船長は、本事故当日の00時ごろに出港して01時20分ごろかに漁場に到着し、かにかごなわ漁業を05時ごろに終え、約30分かけて移動した漁場でばいかごなわ漁業を行い、背縄約1,000mを揚げた後に幹縄を揚げていたとき、同業者が設置した漁具が引っ掛かって揚げ縄作業に時間を費やし、全て揚げれば、13時からの競りに間に合わなくなるので、かごを数個揚げたところで操業をやめて投縄を行い、09時40分ごろばい漁場を発進した。</p> <p>船長は、ふだん、操業を終えて帰港した後、帰宅して休息し、13時からの競りの準備として11時30分ごろから漁獲物を市場に並べる作業を行っていた。その後、自宅へ帰り、16時ごろに入浴して18時30分ごろに夕食をとり、20時ごろに就寝し、23時30分ごろに起床していた。</p> <p>本船は、日曜日及び水曜日が休漁日であった。</p> <p>船長は、休漁日以外の夜間の連続した睡眠時間が約3時間30分であったものの、日中の休憩時間中における仮眠を合わせれば、睡眠時間は約7～8時間あった。</p> <p>船長は、ふだんから漁場への行き帰りの操船を自らが行っており、操業中も他の乗組員と共に作業を行っていた。</p> <p>本船は、本事故発生の前日及び前々日、仕掛けた漁具の上に同業者の漁具が重なる状況となって揚げ縄に時間を要し、帰港時刻が11時ごろとなったので、船長は、自宅に帰って休息をとることができなかった。</p> <p>船長は、操業を終えて帰港中、操舵室両舷の出入口扉及び窓を閉めていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、新湊漁港北東方沖を同漁港へ向けて自動操舵で南南西進中、操船中の船長が居眠りに陥ったことから、伏木富山港外港の北防波堤北側の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故発生の前日及び前々日の帰港が11時ごろとなり、</p>

	午前中の休息をとることができなかったことから、台の上に座って自動操舵で航行中に居眠りに陥ったものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、本船が、新湊漁港北東方沖を同漁港へ向けて自動操舵で南南西進中、操船中の船長が居眠りに陥ったため、伏木富山港外港の北防波堤北側の消波ブロックに衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	<p>本船では、本事故後、操縦免許受有者が漁港と漁場間の操船を適宜行っている。</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"> <li>・ 眠気を催した場合は、扉や窓を開けて外気を入れたり、立ち上がったたりして眠気を払拭すること。眠気を払拭できないときは、他の乗組員に操船を代わってもらうこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所付近図

