

## 船舶事故調査報告書

平成25年6月27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24年7月5日 05時20分ごろ
発生場所	新潟県新潟市新潟港外港の新潟空港護岸消波ブロック 新潟港西区西突堤灯台から真方位091° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯37° 57.5′ 東経139° 06.3′）
事故調査の経過	平成24年7月11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。 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 第五十八 <sup>きよ</sup> 喜代丸、29トン 126564、個人所有 21.70m（Lr）×4.50m×2.24m、FRP ディーゼル機関、736kW、昭和59年4月25日
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年4月27日 免状交付年月日 平成24年4月25日 免状有効期間満了日 平成30年4月7日 漁ろう長 男性 73歳 海技免状等 なし（甲板部航海当直部員の認証受有）
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部外板に破口、船首部船底外板に亀裂、船首部ブルワークに亀裂及び折損
事故の経過	本船は、船長、漁ろう長及び機関長が乗り組み、平成24年7月4日06時45分ごろ新潟港西区を出港し、13時00分ごろから、新潟県佐渡市佐渡島 <sup>はじき</sup> 弾埼北北西方沖において、魚群を探索しながら昼いか漁を行った。 本船は、漁場を移動して20時30分ごろから、弾埼北方沖において、昼いか漁に引き続いて夜いか漁を行い、翌5日01時40分ごろ漁獲を終えて漁場を発進した。 本船は、漁ろう長が漁場発進時に単独で当直に就き、針路を新潟港西区第2西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」という。）沖に向ける真方位約138°とし、約10ノットの対地速力で自動操舵により新

	<p>潟港西区へ向けて航行した。</p> <p>漁ろう長は、操舵室内の船首側及び左右両舷側のガラス窓を各1枚開け、レーダーの接近警報を設定し、操舵室内の背もたれ付き椅子に腰を掛けたり、立ち上がったりにながら、3M及び6Mレンジとしたレーダー2台及び目視による見張りを行っていた。</p> <p>船長及び乗組員は、漁獲物の整理作業を終えたのち、船員室で仮眠をとっていた。</p> <p>漁ろう長は、本船が西防波堤灯台の約2M沖を航行していたとき、レーダーの接近警報が、錨泊中及び航行中の他船に反応して頻繁に作動し、うるさいので接近警報を止めた。</p> <p>漁ろう長は、周囲を見て新潟港に近いことを知り、もうすぐ入港なので安心したことから油断しており、椅子に腰を掛けて当直に就いていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、同じ針路及び速力で航行を続け、05時20分ごろ新潟空港護岸に敷設された消波ブロックに衝突した。</p> <p>漁ろう長は、衝撃で目が覚めて衝突したことを知り、主機を停止したのち、船員室から出てきた船長及び機関長と共に本船の損傷状況を確認し、機関を微速力で後進にかけて消波ブロックから離れ、右舷船首部外板に破口を発見した。</p> <p>漁ろう長は、海上保安庁に本事故の発生を通報し、本船に積載している排水ポンプの容量が小さいため、新潟市漁業協同組合に大型の排水ポンプの準備を依頼した。</p> <p>本船は、時折、機関を中立として船首部の1番魚倉への浸水を本船の排水ポンプで排水し、自力で新潟港西区に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約3.1cm（新潟港西区）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、毎週土曜日、第2及び第4火曜日の休漁日以外は連日操業していた。</p> <p>本船は、平素、夜いか漁のみを行っているが、6～7月に限って昼いか漁に引き続いて夜いか漁を行い、前日の朝に出港し、翌日の朝に帰港しており、漁ろう長及び乗組員は疲れを感じていた。</p> <p>漁ろう長は、夜いか漁の開始から終了までの間、操舵室後部の部屋の布団で仮眠をとっていた。</p> <p>漁ろう長は、本事故当時、眠気を感じていなかった。</p> <p>漁ろう長は、平素、眠気を感じた際、椅子に腰を掛けないで立って当直に就いていた。</p> <p>本船には、居眠り防止装置がなかった。</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>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、新潟港西区北西方沖を自動操舵で南東進中、単独で船橋当直中の漁ろう長が居眠りに陥ったことから、新潟空港護岸に敷設された消波ブロックに向けて航行し、同消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>漁ろう長は、連日の操業で疲れを感じていたこと、新潟港への入港が間近となり安心して油断したこと、及び椅子に腰を掛けて当直に就いていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、新潟港西区北西方沖を自動操舵で南東進中、単独で船橋当直中の漁ろう長が居眠りに陥ったため、新潟空港護岸に敷設された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。</p>
<p>参考</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>・ 船橋当直者は、疲れを感じているときは無理をせず、船長に報告し、他の乗組員と当直を交替してもらうこと。</li> <li>・ 船橋当直は、複数人で行うことが望ましい。</li> <li>・ 居眠り防止装置を設置することが望ましい。</li> </ul>