

## 船舶事故調査報告書

平成27年8月20日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成27年3月7日 07時30分ごろ
発生場所	富山県射水市新湊漁港の西防波堤北側 新湊漁港西防波堤灯台から真方位050° 25m付近 （概位 北緯36° 47.26′ 東経137° 05.05′）
事故調査の経過	平成27年3月13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。
<b>事実情報</b> 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 翔冠丸、11トン TY2-1527（漁船登録番号）、個人所有 16.47m (Lr) × 4.08m × 1.58m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成2年10月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 68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53年12月15日 免許証交付日 平成24年6月4日 （平成30年3月18日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船首船底部に破口
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、かにかごなわ漁業を終え、平成27年3月7日06時00分ごろ新湊漁港の北東方沖の漁場を発進し、船長が、操舵室後方の台の上に腰を掛け、約14ノットの対地速力で自動操舵により南西進した。</p> <p>船長は、3海里レンジとしたレーダー及びGPSプロッターにより、新湊漁港沖の定置網の位置を確認し、新湊漁港西防波堤灯台（以下「西防波堤灯台」という。）を船首目標として南南西進中、ふだんどおり、定置網の端を通過したことを確認した後、舵輪の手前に立ち、操船に当たった。</p> <p>船長は、西防波堤灯台まで約100mに接近したので、港口に向けようと左舵を取ったものの、舵が効かず、手動操舵への切替えを行っていなかったことに気付き、手動操舵に切り替えた後、機関操縦レバーを操作して後進一杯としたが、07時30分ごろ新湊漁港の西防波</p>

	<p>堤（以下「西防波堤」という。）の北側付近に設置された消波ブロックに衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃で顔面を前方の機器に打ち付けて倒れた。</p> <p>本船は、甲板員の操船により新湊漁港へ帰港した。</p> <p>船長は、甲板員が要請した救急車で病院に搬送され、顔面骨下顎骨骨折、顔面外傷等と診断され、6回通院して治療を受けた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>船長は、約48年の操業経験があり、西防波堤付近を何回も航行した経験があった。</p> <p>船長は、漁場の行き帰りの操船を自ら行っており、操業中は他の乗組員と共に作業を行っていた。</p> <p>船長は、新湊漁港入港前、いつものように自動操舵から手動操舵への切替えを行ったと思っていたので、舵が効かなかったことに慌ててしまい、手動操舵に切り替わっていないことにすぐに気付かなかった。</p> <p>本事故当時、操舵装置に異常はなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、新湊漁港の東側から出港する漁船がいるので、船首目標を西防波堤灯台付近に定めた。</p> <p>船長は、ふだん、自動操舵で航行中は、操舵室後方の台の上に座っているが、手動操舵で航行する時は、立って操船しており、本事故時、手動操舵に切り替えたと思った地点から立って操船をしていた。</p>
<b>分析</b> 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>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南南西進中、船長が、港口に向けようと左舵を取ったところ、自動操舵から手動操舵への切替えを行っていなかったことから、変針することができず、自動操舵の状態であることに気付き、手動操舵に切り替えた後、機関操縦レバーを操作して後進一杯としたが、西防波堤北側付近に設置された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、新湊漁港入港前、自動操舵から手動操舵への切替えを行っていたことから、本事故時も手動操舵に切替えたと思い込んでいたものと考えられる。</p> <p>船長が、自動操舵から手動操舵への切替えを行っていなかったものと考えられるが、その状況については、明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、新湊漁港北東方沖を同漁港に向けて南南西進</p>

	<p>中、船長が、港口に向けようと左舵を取ったところ、自動操舵から手動操舵への切替えを行っていなかったため、変針することができず、西防波堤北側付近に設置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>
<b>参考</b>	<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>・ 操舵切替えの確認は、目視により、確実に行うこと。</li><li>・ 操舵切替ダイヤルを操作した際、舵の作動確認を行うこと。</li></ul>

付図1 事故発生経過概略図

