

船舶事故調査報告書

平成30年12月5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 | 平成30年7月13日 05時30分ごろ |
| 発生場所 | 新潟県新潟港東区南ふ頭西側 新潟港東区東3号シーバース灯から真方位168° 2.0海里 (M) 付近 (概位 北緯37° 58.1′ 東経139° 14.0′) |
| 事故の概要 | 小型兼用船もと丸は、新潟港東区を南南東進中、浅瀬に乗り揚げた。 もと丸は、作業員が負傷し、船底部に擦過傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成30年7月19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 | 小型兼用船 もと丸、11トン NG2-1943（漁船登録番号）、個人所有 11.94m (Lr) × 3.64m × 1.29m、FRP ディーゼル機関、468kW、昭和63年3月17日 第220-13111号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 78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12月17日 免許証交付日 平成28年12月13日 (平成34年4月1日まで有効) 作業員 男性 67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51年4月9日 免許証交付日 平成28年2月1日 (平成33年6月16日まで有効) |
| 死傷者等 | 重傷 1人（作業員） |
| 損傷 | 船底部に擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約32cm（新潟東港） |

| | |
|---------------|--|
| <p>事故の経過</p> | <p>本船は、船長及び作業員が乗り組み、新潟港東区から新潟空港北方沖まで、引船によるケーソン運送作業の先導及び警戒作業（以下「本件作業」という。）に従事する目的で、平成30年7月13日00時00分ごろ、定係地である新潟港東区南ふ頭東側にある船着場を出港し、本件作業に従事した。</p> <p>本船は、04時30分ごろ船長が操舵室で椅子に腰を掛け、約15ノットの対地速力で、針路を東北東にとり、自動操舵で帰航を開始した。</p> <p>本船は、新潟港東区西防波堤灯台を右舷に見て、船長が手動操舵に切り替えて変針し、東区の航路を南西進した後、新潟港東区東3号シーバース灯を左舷に見て変針し、針路を南ふ頭に向けて南南東進した。</p> <p>船長は、南南東進を開始してすぐに居眠りに陥り、05時30分ごろ、衝撃を感じて目を覚ました。</p> <p>船長は、周囲を確認し、南ふ頭西側の浅瀬に乗り揚げたことに気づき、船内を確認したところ、浸水等の異状を認めず、操舵室後部の廊室で、作業員が頭を右舷側に向け左半身を下にした状態で転倒しているのを発見し、声を掛けたところ、首の痛みと手足が動かないことを訴えた。</p> <p>船長は、主機を何度か後進にかけて本船を自力で離礁させた後、南ふ頭東側にある船着場に回航して、119番及び海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>作業員は、救急車で新潟県新潟市の病院に搬送され、中心性頸髄損傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 操舵室後部の廊室、写真3 乗り揚げた浅瀬 参照)</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、ふだん、18時ごろから24時ごろまで遊漁船の船長として従事していたが、7月は1度も出港していなかった。</p> <p>新潟県漁業協同組合は、平成30年5月9日から11月30日までの間、新潟港西区航路泊地付属施設護岸築造工事での本件作業を国土交通省北陸地方整備局から受注し、同漁協南浜支所所属の小型兼用船に割り振り、また、上乘りの作業員もローテーションを組んで割り振っていた。</p> <p>船長は、本件作業に従事するのが3回目であり、今まで眠気を感じたことはなかった。</p> <p>作業員は、本件作業に上乘り作業員として従事するのが2回目であり、今まで危険を感じたことはなかった。</p> <p>船長は、本件作業の前日、07時ごろ起床し、19時ごろから23時ごろまで睡眠をとっていた。</p> <p>作業員は、本件作業の前日、05時30分ごろから09時00分ご</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>ろまで自分の船で出漁し、18時30分ごろから23時ごろまで睡眠をとっていた。</p> <p>船長及び作業員は、本件作業後に休憩をとっていなかった。</p> <p>作業員は、帰航を開始した後、操舵室後部の廊室より時々操舵室内をのぞき込んで船長の様子を見ていたが、船長が新潟港東区内で左転した時も、船長の様子に異状を認めなかった。</p> <p>船長は、GPSプロッター及びレーダーを使用していた。</p> <p>船長及び作業員は、持病がなく、本事故当時、健康状態に問題はなかった。</p> <p>船長及び作業員は、本事故当時、作業衣の上下と救命胴衣を着用していた。</p> <p>本事故当時の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.5mであった。</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、新潟港東区を南南東進中、船長が居眠りに陥ったことから、変針点を通過して航行を続け、同港東区南ふ頭西側の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、出港前に睡眠を4時間しかとっておらず、本件作業後も休憩をとっていなかったことから、睡眠不足となり、帰航時に居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、新潟港東区を南南東進中、船長が居眠りに陥ったため、変針点を通過して航行を続け、同港東区南ふ頭西側の浅瀬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"> ・夜間の航海、又は作業を連続して行うときは、陸上での休憩を十分取っておくこと。 ・航海中、又は作業後に疲労を感じたときは、眠気がなくても、体調を考慮して安全な場所で適宜休憩をとること。 ・眠気を生じた場合は、身体を動かしたり、操舵室の窓を開けて外気を入れたりするなど、適切な方法で眠気を払拭すること。 |

付図1 事故発生経過概略図

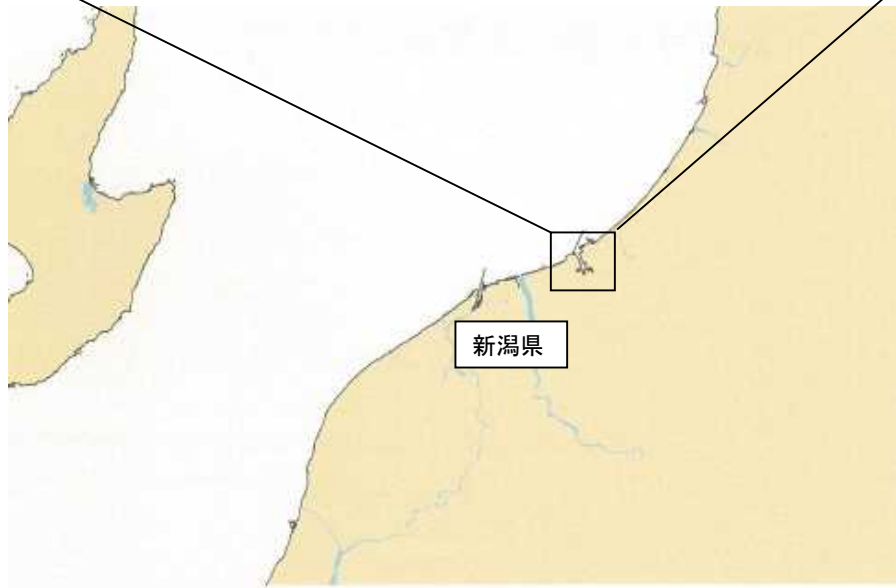
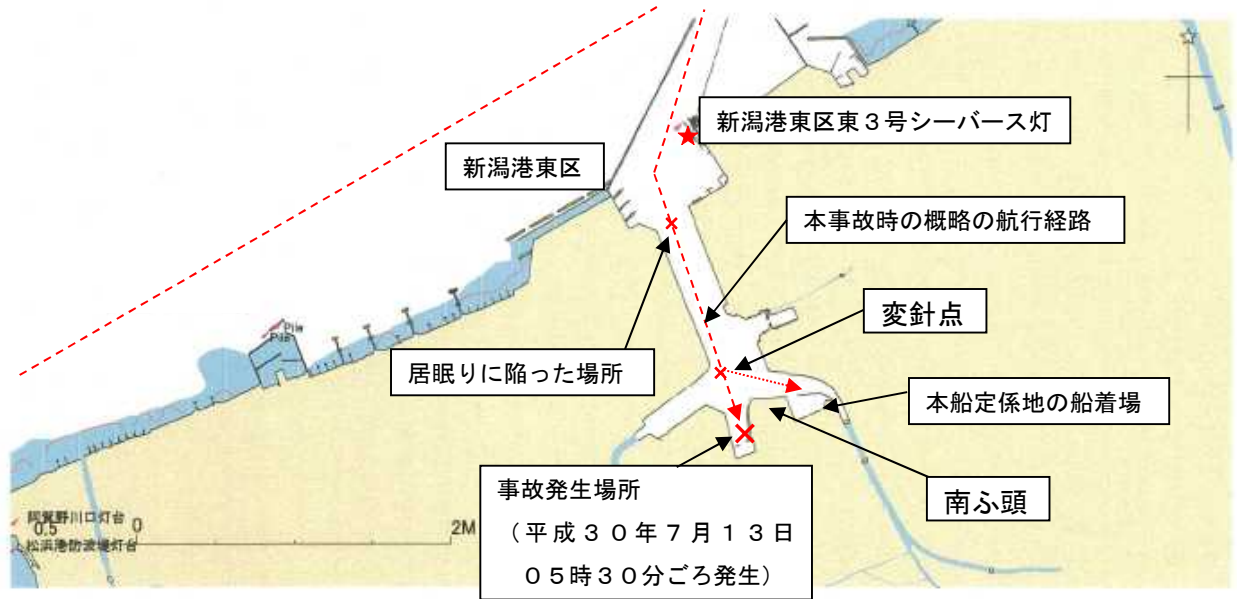
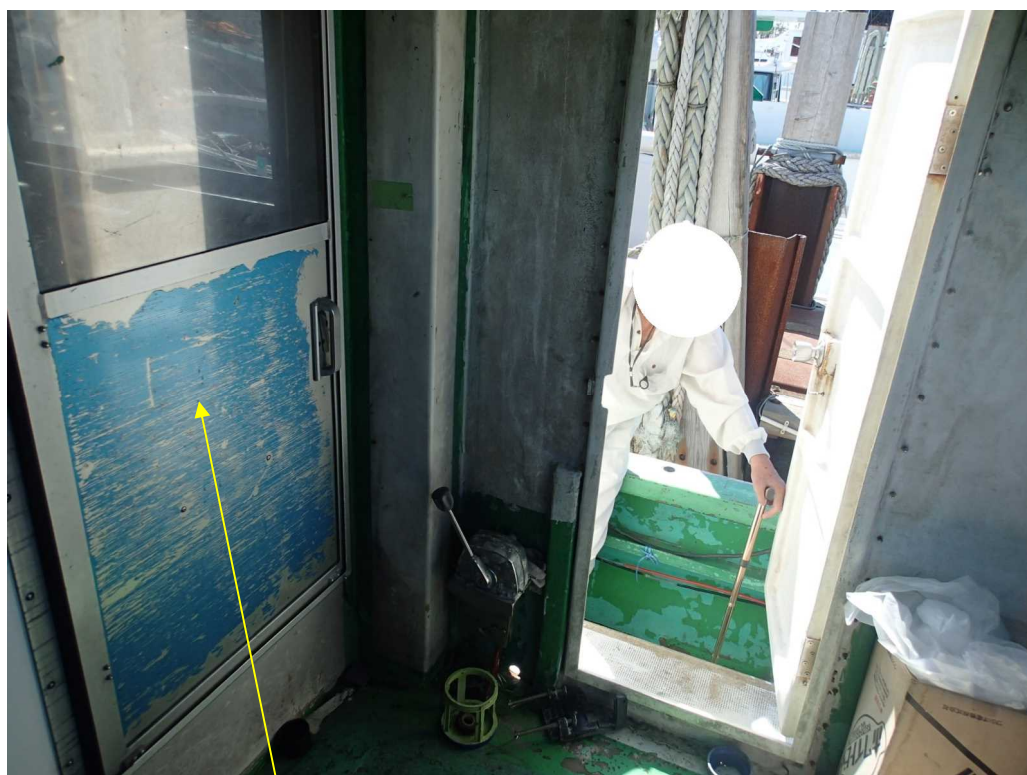


写真1 本船



廊室入口ドア

写真2 操舵室後部の廊室



操舵室後部ドア

写真3 乗り揚げた浅瀬



乗り揚げた地点