

船舶事故調査報告書

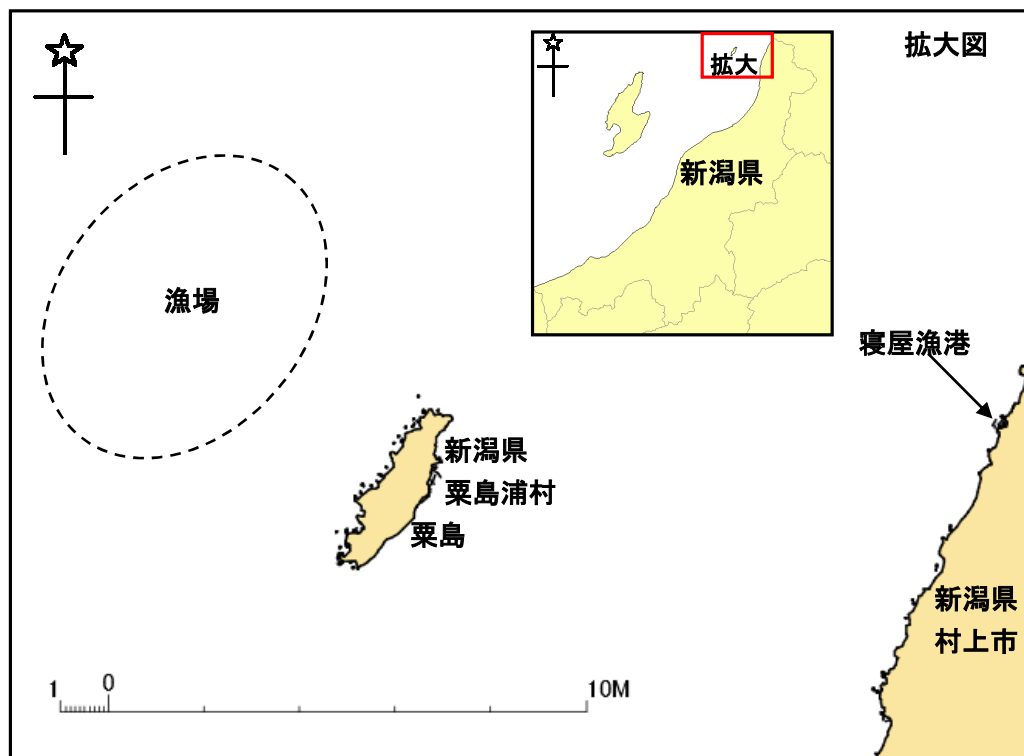
令和3年1月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年12月25日 17時32分ごろ
発生場所	新潟県村上市寝屋漁港 寝屋港北防波堤灯台から真方位218°40m付近 （概位 北緯38°29.2′ 東経139°30.5′）
事故の概要	漁船 ^{ほうじゅう} 宝重丸は、入航中、消波ブロックに乗り揚げ、その後、転覆した。 宝重丸は、船長が溺死し、船底外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和2年1月6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。 原因関係者からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため、行わなかった。
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 宝重丸、10トン NG2-1634（漁船登録番号）、個人所有 14.10m（Lr）×3.28m×1.46m、FRP ディーゼル機関、423kW（動力漁船登録票による）、昭和52年5月1日 第220-17132号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 63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61年2月3日 免許証交付日 平成27年8月31日 （令和3年2月2日まで有効）
死傷者等	死亡 1人（船長）
損傷	船底外板に擦過傷、航海計器に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約2.4cm（鼠ヶ関）、水温 約12℃ 日没時刻：16時27分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員が乗り組み、令和元年12月24日23時00分ごろ、沖合底引き網漁の作業を行う目的で、寝屋漁港を出港し、25日00時30分ごろに新潟県粟島浦村粟島北西方沖の漁場に

	<p>到着して操業を開始した後、15時00分ごろ操業を終了して帰航を開始した。</p> <p>船長は、操舵室内で操船を行い、甲板員は、漁獲物の選別及び箱詰め作業を行った後、操舵室後方の区画に設けられた船室で休息した。</p> <p>甲板員は、本船の機関音が変わったのを認め、船長から、本船の寝屋漁港への着岸予定時刻が17時35分ごろである旨を事前に聞いていたので、間もなく入航するものと思い、時刻が17時31分であることを携帯電話で確認し、船首部での着岸準備作業を始めようと船室の右舷側扉から甲板上に出た。</p> <p>本船は、寝屋漁港に入航中、甲板員が、操舵室外の右舷側通路を船首部に向かって歩き始めたところ、再度機関音が変わったのを認めた後、船底から衝撃を受けて船体が右舷側に傾斜し始めたので、転覆する危険を感じ、甲板上構造物に上がって左舷側に移動しようとしたものの、17時32分ごろ、右舷側に大傾斜して転覆した。</p> <p>甲板員は、落水した後、船底に這い上がり周囲を確認したが、船長の姿が見当たらず、転覆した本船内に取り残されていると思い、本船内から脱出するのを待っていたものの、船長の姿を依然として確認することができなかった。</p> <p>甲板員は、寝屋漁港から出港する船舶を視認し、同船に向かって手を振って大声で叫んだものの、気付いてもらえなかったため、付近の岸壁まで泳いで上陸した後、同漁港内の魚市場にいた人に本事故の発生を伝えた。</p> <p>船長は、僚船により寝屋漁港内の岸壁までえい航された本船内において、19時04分ごろ、捜索を行っていた消防の潜水士により発見され、救急車で村上市内の病院に搬送されたものの、死亡が確認され、死因は溺水と検案された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 本船の左舷船首船底外板の損傷状況、写真3 本船の右舷船首船底外板の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、出航時の喫水が船首約0.5m、船尾約1.0mであった。</p> <p>本船は、ふだん、寝屋漁港に入航する際、沖防波堤の南側を東進した後、第2西防波堤の北側及び第1北防波堤の南側をそれぞれ東進する進路で航行していた。</p> <p>甲板員は、本船の船底から衝撃を受けた際、機関係のトラブル若しくはプロペラに漂流物を巻き込んだことによるものと思っており、転覆した理由が分からなかったが、本事故後、海上保安庁の実況見分により、第1北防波堤の南側に据え付けられた消波ブロックに本船の船底塗料が付着していたことが判明したので、本船が消波ブロックに乗り揚げた後、転覆したことを知った。</p> <p>甲板員は、船長が第1北防波堤の南側に消波ブロックが据え付けら</p>

	<p>れていること、及びふだんから航行する際に同ブロックに対して注意を払っていたことを知っていた。</p> <p>甲板員は、本事故後、主機のクラッチレバーが後進の位置に入った状態であったのを確認した。</p> <p>本船には、レーダー及びGPSプロッターが装備されていた。</p> <p>船長及び甲板員は、本事故当時、防寒着の上衣にカッパズボン及びゴム長靴をそれぞれ着用していたが、共に救命胴衣を着用していなかった。</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</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、操業を終えて寝屋漁港に入航中、船長が、第1北防波堤の南側に据え付けられた消波ブロックに接近する進路で航行を続けたことから、左舷船底部が同ブロックに乗り揚げ、その後、右舷側に大傾斜して転覆したものと推定されるが、船長が本事故で死亡したことから、同ブロックに接近する進路で航行を続けた理由を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、本事故発生前、主機のクラッチレバーを後進に操作したものの、消波ブロックに接近していることに気付くのが遅れ、本船が消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長の死因は、溺水であった。</p> <p>船長は、本船が転覆した際、本船から脱出することができずに溺死したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、操業を終えて寝屋漁港に入航中、船長が、第1北防波堤の南側に据え付けられた消波ブロックに接近する進路で航行を続けたため、左舷船底部が同ブロックに乗り揚げ、その後、右舷側に大傾斜して転覆したものと推定される。</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、港内に据え付けられた消波ブロック等の障害物の付近を航行する際は、目視、レーダー及びGPSプロッターを活用して障害物からの離隔距離を十分にとること。

付図1 事故発生場所概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用

写真1 本船



写真2 本船の左舷船首船底外板の損傷状況



写真3 本船の右舷船首船底外板の損傷状況

