


船舶事故調査報告書

令和6年9月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和6年3月25日 06時40分ごろ
発生場所	富山県伏木富山港新湊区 新湊東防波堤灯台から真方位183°1,230m付近 （概位 北緯36°46.4′ 東経137°07.1）
事故の概要	旅客船兼自動車渡船海竜は、航行中、岸壁に衝突した。 海竜は、旅客1人及び機関長が負傷し、右舷船首部に擦過傷を生じ、また、岸壁は、コンクリートに一部剝離が生じた。
事故調査の経過	令和6年3月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。なお、後日、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	旅客船兼自動車渡船 海竜、44トン 130023、富山県 16.00m (Lr) × 5.80m × 1.80m、鋼 ディーゼル機関2基、154kW（合計）、昭和63年10月 （写真1 参照）
	
	写真1 本船（富山県ホームページより）
乗組員等に関する情報	船長 67歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成8年8月6日 免状交付年月日 令和4年7月25日 免状有効期間満了日 令和9年7月24日
死傷者等	軽傷 2人（旅客及び機関長）
損傷	本船 右舷船首部に擦過傷 岸壁 コンクリートに一部剝離

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 1、視界 良好、 気温 9.3℃ 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
--------------	---

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び機関長が乗り組み、旅客1人を乗せ、自転車1台を積載し、令和6年3月25日06時35分ごろ、始発便の出航場所である伏木富山港新湊区内の堀岡発着場に向けて、回航の目的で同区内の越の渦発着場を離岸した。</p> <p>本船は、船長が操舵室右舷側に立ち、約6ノット（半速）の対地速度として手動操舵で東進を始めた。</p> <p>船長は、船首方に船首目標の赤い建物が見えたので舵を中央として東進中、堀岡発着場に近づいてから主機を中立として左転し、堀岡発着場に着岸しようと考えていたところ、操舵室船尾側の窓枠に置いていた消臭剤が床に落ちたことに気付いた。</p> <p>船長は、船尾方を振り向いて床に落ちた消臭剤を^{かが}屈んで拾い上げて窓枠に戻し、その後、船首方約3mに堀岡発着場南西方の岸壁（以下「本件岸壁」という。）を認めたので、主機を後進一杯としたが間に合わず、06時40分ごろ本船の右舷船首部が本件岸壁に衝突した。 (図1参照)</p>
--------------	--

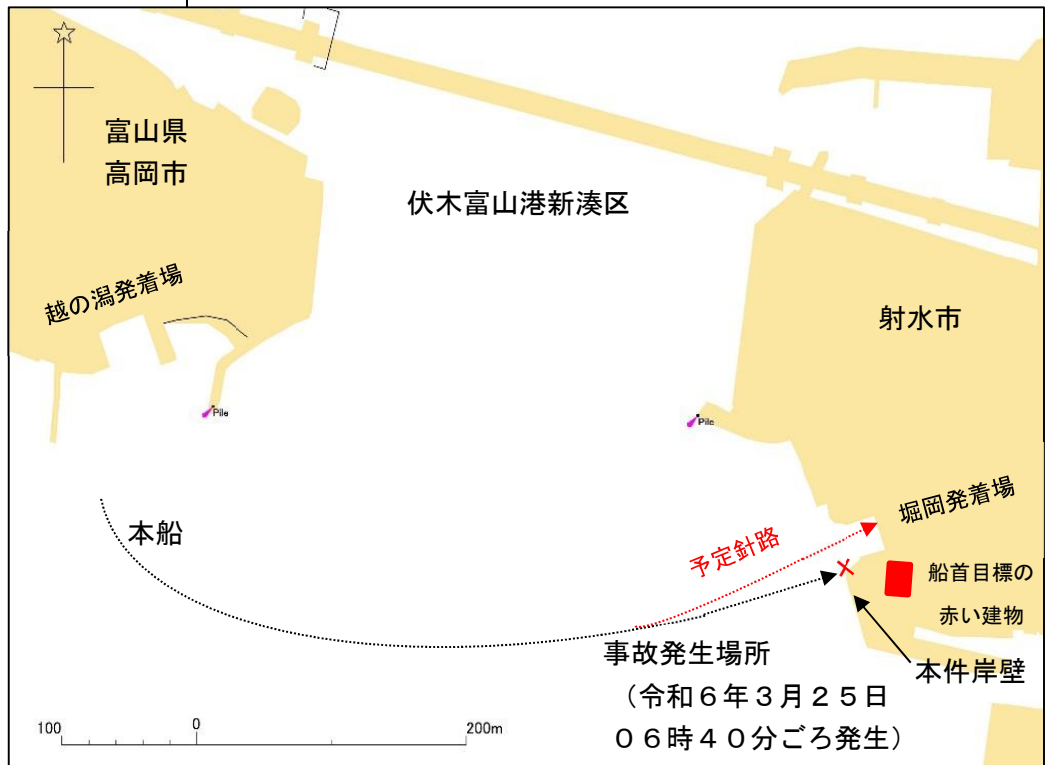


図1 事故発生経過概略図

	<p>旅客は、客室左舷側の座席に座っていたところ、大きな船体振動を感じて立ち上がった直後、衝撃を受けて窓枠で背中を打った。</p> <p>機関長は、機関室において機器の点検を終えたので、車両甲板に移動して旅客の誘導に当たろうと機関室出口の梯子を掴もうとした際、</p>
--	--



写真2 客室

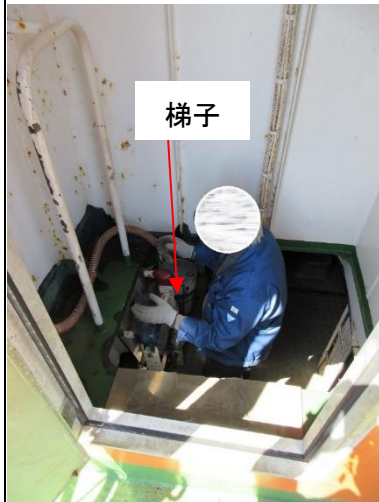


写真3 機関長の衝突時の状況 (再現)

衝撃を受けて右脇を右肘で打ち、機関室の床に倒れた。

(図2、写真2、写真3 参照)

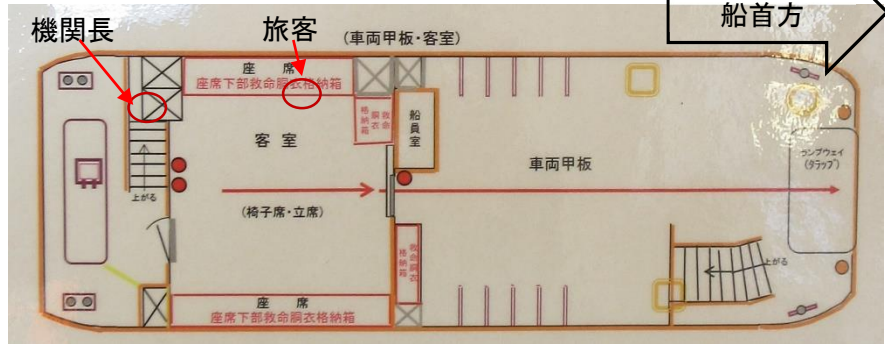


図2 船内配置図等

船長は、本船が本件岸壁から離れた後、機関を中立として、旅客及び機関長の負傷状況並びに本船の損傷状況を確認した後、堀岡発着場に着岸し、富山県富山新港管理局（運航者）の係員に本事故の発生を報告した。

船長は、本船の損傷が運航に影響がないことを確認して始発便からの運航を継続し、富山県富山新港管理局の担当者は、運輸局及び海上保安庁に本事故の発生を通報した。

機関長は、徐々に右腕が上がらなくなってきたので、交替の船員が出動後、越の潟発着場で機関長を交替して病院に行き、全治3週間程度を見込む右肋骨多発骨折と診断された。

旅客は、自転車に乗って帰宅したが、背中に痛みがあったので、病院に行つて診察を受けたところ、約2週間の加療を要する背部打撲傷と診断された。

(写真4 本船、写真5 損傷箇所、写真6 本件岸壁、写真7 船長の操船状況 (再現)、写真8 操舵室船尾側 (消臭剤配置状況) 参照)

その他の事項

本船は、伏木富山港新湊区内の越の潟発着場と堀岡発着場の間（約770m、所要時間約5分）を地元住民の足として渡船運航を行っており、もう1隻の同型船と交替しながら1日69便運航していた。

始発便は06時44分に堀岡発着場を出航する便であり、本事故が発生した時の本船は始発便のための回航であったが、本船が出航する際、旅客誘導も担当している機関長は、越の潟発着場に顔見知りの旅客1人を認め、同旅客を自転車と共に乗船させることとした。

船長は、落ちた消臭剤を拾い上げた後、船首方約3mに本件岸壁を認めるまでの間のことをよく覚えておらず、暖房を入れて閉めきった操舵室で防寒着を着ていて、暖かいと感じていたのではなかったと、頭がぼーっとして操船への集中力が低下していたのではないかと本事故後に思った。

船長は、持病もなく健康状態は良好であり、また、本事故当時、十

	<p>分な睡眠がとれており、疲れや眠気も感じていなかった。</p> <p>文献（「よくみる自律神経症候：失神・めまい・たちくらみ」、朝比奈正人、神経治療35：222-225、2018）によれば、起立性低血圧は、収縮期血圧が20mmHg以上または拡張期血圧が10mmHg以上低下し、その状態が維持される状態と定義されており、症状としては、失神（意識消失発作）、たちくらみ、めまい感などがあるが、自覚症状がなく、原因不明の転倒として捉えられることがある。また、起立性低血圧への対処方法としては、脱水、飲酒、暑熱環境などの悪化要因の回避が重要であるとされている。</p> <p>富山県営渡船安全管理規程（運航基準）によれば、着岸時の速度制限を下記のとおり定めており、本船及び僚船の操舵室には着岸操船方法を図示したものを掲示していた。</p> <p>第9条</p> <p>船舶は越の潟、堀岡発着場（以下「着岸地点」という。）前面100メートルの位置に達したときは、機関を半速から微速に減速するとともにクラッチを中立としなければならない。その後、惰速で航行し、着岸地点前面50メートルの位置に達したときは、クラッチを逆転に入れ行足を止め、着岸地点前面15メートルの位置でほぼ停止後超微速で着岸するものとする。</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、伏木富山港新湊区において航行中、船長が、船首方に船首目標の赤い建物が見えたので舵を中央とし、操舵室船尾側の窓枠から落ちた消臭剤を拾い上げた後、本件岸壁に接近していることに気付くのが遅れたことから、船首方約3mに本件岸壁を認めて主機を後進一杯としたが間に合わず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、暖房を入れて閉めきった操舵室で防寒着を着ており、暖かいと感じていたことから、消臭剤を拾い上げた後、一時的に操船への集中力が低下し、本件岸壁に接近していることに気付くのが遅れた可能性があると考えられる。</p> <p>機関長は、回航目的の運航であった本船に旅客を乗船させてはならなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、伏木富山港新湊区において航行中、船長が、操舵室船尾側の窓枠から落ちた消臭剤を拾い上げた後、本件岸壁に接近していることに気付くのが遅れたため、船首方約3mに本件岸壁を認めて主機を後進一杯としたが間に合わず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>富山県富山新港管理局は、本事故後、乗組員に対し、次の指導を</p>

行った。

- ・堀岡発着場及び越の潟発着場への着岸方法を徹底すること。
- ・ダイヤ外の運航に乗客を乗せないこと。

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。

- ・船長は、入港時、減速等のタイミングを逸しないよう、操船に集中すること。
- ・乗組員は、回航目的の運航に旅客を乗せないこと。

写真4 本船

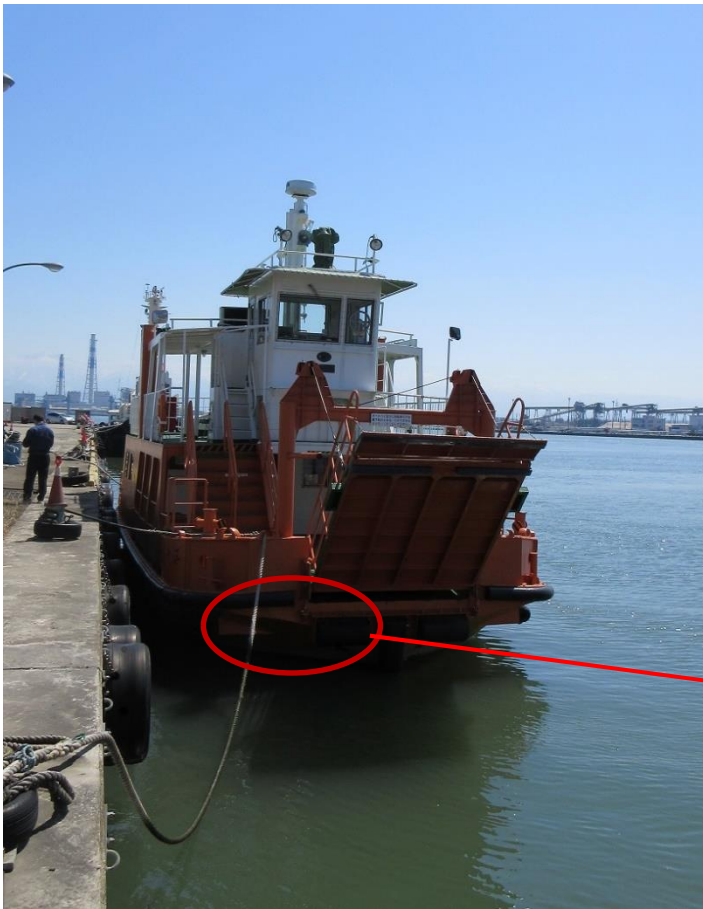


写真5 損傷箇所



写真6 本件岸壁



写真7 船長の操船状況（再現）



写真8 操舵室船尾側（消臭剤配置状況）

