

船舶事故調査報告書

令和4年6月8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	衝突
発生日時	令和3年9月26日 12時53分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港 八戸港河原木西防波堤灯台から真方位195° 1,030m付近 (概位 北緯40° 31.7' 東経141° 31.0')
事故の概要	旅客船新井田丸は、東進中、また、漁船南海丸は、右転しながら離岸中、両船が衝突した。 新井田丸は、旅客1人が負傷し、客室に圧壊を生じ、南海丸は、左舷船首部の手すり等に曲損を生じた。
事故調査の経過	令和3年12月22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	A 旅客船 新井田丸 19トン 235-31353青森、ブルーカンパニー株式会社（船舶所有者） 11.95m (Lr) × 4.71m × 0.86m、FRP ディーゼル機関、117.70kW、平成6年4月 B 漁船 南海丸、4.8トン AM3-21097（漁船登録番号）、個人所有 12.15m (Lr) × 3.13m × 0.99m、FRP ディーゼル機関、367.80kW、平成10年3月11日 第212-9655号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 72歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年4月10日 免許証交付日 令和2年10月6日 (令和7年10月5日まで有効) B 船長B 63歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成22年4月19日 免許証交付日 令和3年4月6日 (令和8年11月23日まで有効)

死傷者等	A 軽傷 1人(旅客) B なし
損傷	A 客室右舷前部に圧壊 B 左舷船首部の手すり等に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 5、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮期
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、旅客20人を乗せ、八戸港遊覧の目的で令和3年9月26日11時00分ごろ、新井田川河口から約600m上流の第一橋梁右岸基部川下側付近の定係地を出航した。</p> <p>船長Aは、港奥で反転後、定係地に向けて可航幅約170m～240mの水路を右舷方の岸壁から約30m離して右側航行し、約2ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で岸壁に沿って東進中、右舷船首方に、東南東方から西北西方に延びる八戸第二魚市場岸壁に船首を西北西方に向けて着岸直後のB船を、左舷船首方に、八戸大橋方から八戸第二魚市場岸壁に向け入航中の漁船をそれぞれ認めた。</p> <p>A船は、船長Aが、B船の着岸を確認後、しばらくは、水揚げで離岸することはないと思い、入航中の漁船の動静のみに意識を向けて東進を続けていたところ、右舷船首直近に離岸中のB船を認めたが、どうすることもできず、12時53分ごろ右舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、旅客1人が切創等を負い、客室右舷前部が圧壊した。</p> <p>A船は、自力で航行して定係地に向かった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、12時35分ごろ、水揚げの目的で、八戸第二魚市場に向けて新井田川の定係地を出航した。</p> <p>B船は、12時40分ごろ、八戸第二魚市場岸壁に入船左舷着けで着岸して水揚げを開始した。</p> <p>船長Bは、12時50分ごろ、水揚げを終え、操舵室を一周して八戸大橋方から入航中の漁船を確認後、寄せ風が強かったので、左舷船尾から係留索をとり、後部甲板の左舷側で遠隔操縦装置により機関を後進にかけて船首を風上に向け、操舵室右舷側の甲板上に移動した後、定係地に向けて右転しながら離岸した。</p> <p>B船は、船長Bが、約4knの速力で右転しながら離岸した直後、左舷船首部のブルワーク付近にA船の客室の屋根が見え、すぐに機関を後進にかけたものの、後進がかかるとなく、A船と衝突した。</p> <p>B船は、左舷船首部の手すり等に曲損が生じた。</p> <p>B船は、自力で航行して定係地に向かった。</p> <p>A船の船舶所有者及び船長Bは、27日に海上保安庁に出向き、本事故の発生を報告した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船の全景、写真2 A船の損傷状況、写真3 A船の修理後の状況、写真4 B船の全景、</p>

<p>その他の事項</p>	<p>写真5 B船の損傷状況 参照)</p> <p>B船の遠隔操縦装置のケーブルは、長さが約16mであり、操舵室右舷側にある出入口から延ばされ、B船上のどこでも操船が可能であった。</p> <p>船長Bは、B船の操舵室が上甲板より一段高く、寄せ風が強いなか船首を風上に向けた後に操舵室内に入るのを手間取ると、離岸をスムーズに行うことができないこと、また、入航中の漁船の存在もあったので、操舵室右舷側の上甲板上で離岸操船を行った。</p> <p>船長Bは、離岸前に、眼高の高い船首部、また、両舷に移動できる前部甲板上で操船すれば、事前に左舷船首方から接近するA船に気付くことができたと思事故後に思った。</p> <p>B船が着岸していた八戸第二魚市場前面岸壁からA船が反転してきた湾奥へ続く岸壁法線は、更に西方へ屈曲していた。</p> <p>八戸第二魚市場前面岸壁上面、A船の客室の屋根、B船船首部のブルワーク及び船長Bの眼高は、海面からほぼ同じ高さであった。</p> <p>(写真6 船長Bの操船位置、写真7 B船の正面、写真8 船長Bの眼高からの船首死角 参照)</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>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり B あり</p> <p>A なし B なし</p> <p>A なし B なし</p> <p>A船は、八戸港において東進中、船長Aが、左舷船首方から入航中の漁船の動静のみに意識を向けて航行を続けたことから、右舷船首方から離岸してきたB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、八戸港において、右転しながら離岸中、船長Bが、眼高の低い操舵室右舷側甲板上で操船して左舷船首方に死角が生じていたことから、東進中のA船に気付くのが遅れ、左舷船首部のブルワーク付近にA船の客室の屋根が見え、すぐに機関を後進にかけたものの、後進がかかるとなく、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、八戸港において、A船が東進中、B船が右転しながら離岸中、船長Aが左舷船首方から入航中の漁船の動静のみに意識を向けて航行を続けたため、また、船長Bが眼高の低い操舵室右舷側の上甲板上で操船して左舷船首方に死角が生じていたため、両船長が互いに相手船の存在に気付くのが遅れて両船が衝突し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"> ・ 船長は、航行中、特定の物標等のみに意識を向けず操船を行うこと。 ・ 船長は、航行中、死角が生じず、全周が確認できる場所で適切な

	見張り及び操船を行うこと。
--	---------------

付図1 事故発生場所概略図

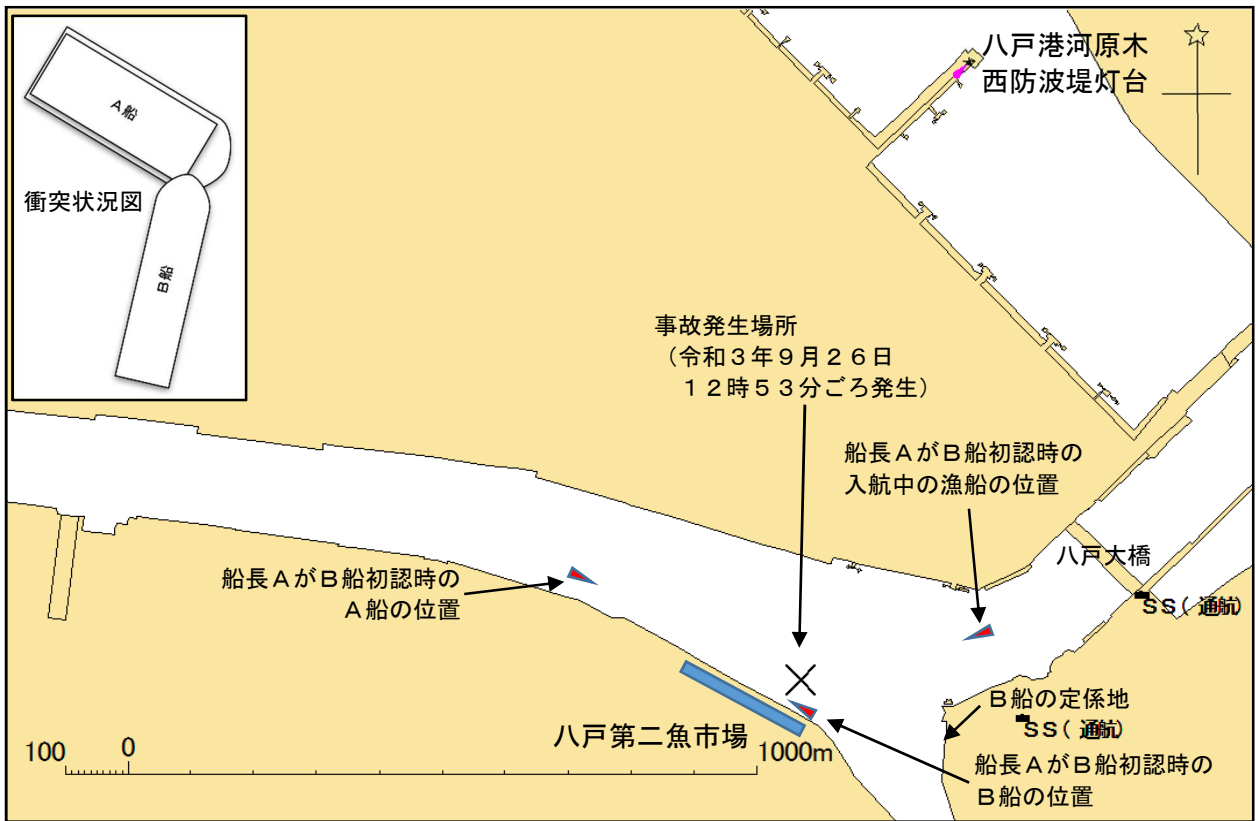
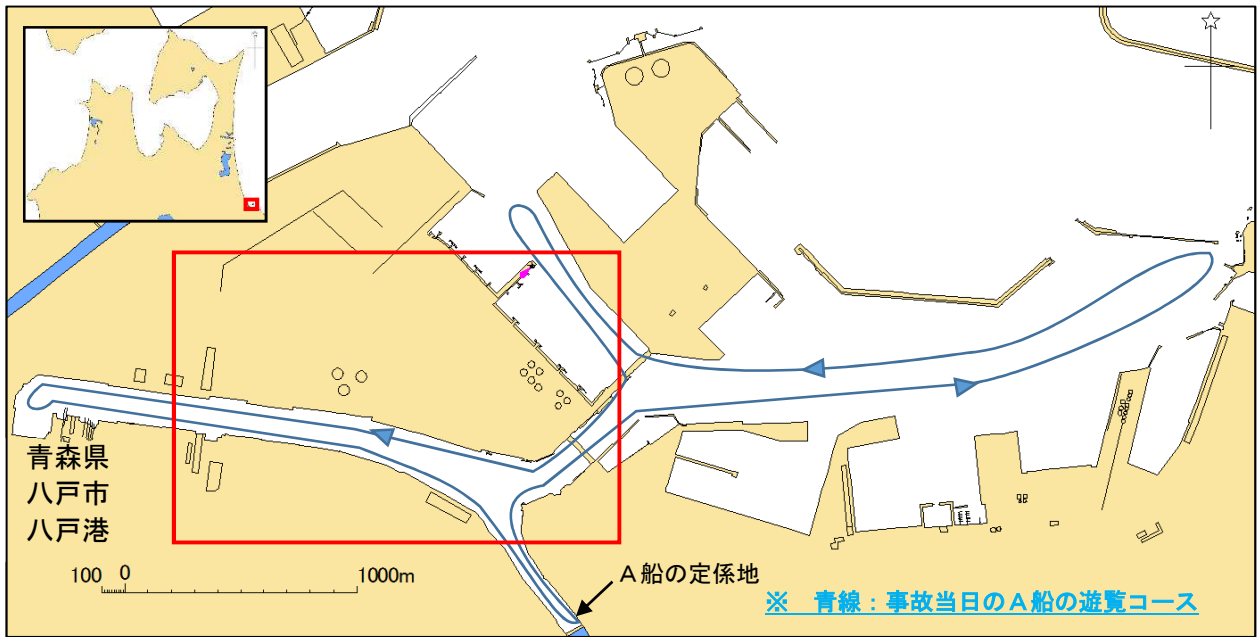


写真1 A船の全景



写真2 A船の損傷状況



写真3 A船の修理後の状況
※ 新木材部分が修理箇所



写真4 B船の全景



写真5 B船の損傷状況



写真6 船長Bの操船位置



写真7 B船の正面



旋回窓

写真8 船長Bの眼高からの船首死角

