

## 船舶事故調査報告書

令和4年6月1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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	令和4年1月14日 04時30分ごろ
<b>発生場所</b>	広島県廿日市市地御前漁港南東方沖 地御前港西防波堤灯台から真方位116° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 19.6′ 東経132° 21.1′）
<b>事故の概要</b>	漁船第7日吉丸は、かき筏に係留中、また、漁船 NO.36TAIHOMARU は、北東進中、左転した後、両船が衝突した。 第7日吉丸は、船尾部ブルワークに折損を生じ、また、NO.36TAIHOMARU は、船首部外板に擦過傷を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	令和4年1月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	A 漁船 第7日吉丸、17.11トン HS2-1684（漁船登録番号）、個人所有 14.95m（Lr）×4.05m×1.29m、FRP ディーゼル機関、358kW（動力漁船登録票による）、昭和 55年10月13日 B 漁船 NO.36TAIHOMARU、15トン HS2-3345（漁船登録番号）、白地水産株式会社 18.00m（Lr）×4.33m×1.50m、FRP ディーゼル機関2基、846kW（合計）、平成29年4月17日
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A 31歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年3月24日 免許証交付日 令和元年10月9日 （令和7年3月23日まで有効） B 船長B 44歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年8月25日 免許証交付日 平成31年1月16日 （令和6年1月19日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 船尾部ブルワークに折損 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約3.0m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、かきの水揚げの目的で、令和4年1月14日04時00分ごろ地御前漁港を出港し、同漁港南東方沖の養殖施設（以下「本件施設」という。）のかき筏に船首を北西方に向けて右舷着けで、2本の係留索をとって係留した。</p> <p>A 船は、作業灯2個を点灯して、船長Aが船橋前の甲板上に立ち、クレーンを操作してかきの吊り上げ作業を行っていたところ、船尾方から接近するB船を至近に視認し、直ちに作業を中止して、かき筏の上に避難したところ、04時30分ごろA船の船尾部にB船の船首部が衝突した。</p> <p>船長Aは、B船に浸水等がないことを確認し、船長Bと連絡先を交換してから自力で帰港後、海上保安部に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、2枚の舵を有する2機2軸船で、船長Bが1人で乗り組み、いわし船引き網漁を行う目的で、B船を指揮船兼運搬船として網船2隻、運搬船2隻、計5隻の船団で、03時00分ごろ、法定灯火を表示し、江田島市鹿川漁港を出港し、本件施設南方沖に向かった。</p> <p>B船は、本件施設南方沖で、何度か操業を行った後、船長Bは、本件施設内を通過して次の漁場に向かうこととし、本件施設の東方沖に向かった。</p> <p>B船は、約6ノットの対地速力で、手動操舵で北東進中、本件施設内を通過しようとして左転して船首が北西に向いたころ、ガクガクという振動とともに舵が効かなくなったので、船長Bは、慌てて両舷主機を後進としたが、行きあしが止まらずA船に衝突した。</p> <p>B船は、本事故後、自力で帰港した後、修理業者が船尾部のさぶたを開けて点検を行ったところ、操舵機油圧系統の配管の舵輪の作動油タンク（ヘルムポンプ）油圧ホースと舵を作動させる受動シリンダ（以下「本件シリンダ」という。）を接続する、銅パイプの袋ナット（以下「本件ナット」という。）が緩み、作動油が漏れているのを認め、操舵機油圧系統の配管等の交換を行った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船の船尾部、写真3 B船、写真4 B船の操舵機の油圧配管、写真5 B船の操舵機の油圧配管 参照）</p>
その他の事項	<p>本件施設のかき筏は、長さ約24m、幅約10mで、5～6台の筏が1つの連で構成されていた。</p> <p>船長Bは、魚群探索中、A船がかき筏に係留して作業していることに気付いていた。</p>

	<p>船長Bは、本件施設付近での操業や本件施設内を通過して航行したことが何度もあり、本事故時は、本件施設東方沖に向けて最短距離で航行しようと思い、本件施設内を通過して航行した。</p> <p>B船の操舵機は、舵輪を操作するとヘルムポンプから送られた作動油が、油圧ホースを経て本件シリンダに送油して、舵軸を回転させる仕組みとなっていた。</p> <p>船長Bは、平成29年4月の進水以降、操舵機油圧系統の配管等の点検及び交換は、行っていなかった。</p> <p>B船の修理業者は、船尾部は振動が多く、本件ナットの緩みは、振動により生じたものであるとの見解を示した。</p> <p>船長Bは、これまでに、出港前に船尾部のさぶたを空けて操舵機油圧系統の配管の油漏れの点検及び定期的に本件ナットの緩みの有無を確認して増し締めを行ったことがなかった。</p>
<p><b>分析</b></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>A なし、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、地御前漁港南東方沖において、かき筏に船首を北西方に向けて右舷着けで係留中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、地御前漁港南東方沖において、北東進中、本件施設内を通過しようとして左転して船首が北西に向いたころ、本件ナットが振動によって緩み、作動油の油漏れが生じて舵が効かなくなったことから、機関を後進にかけたものの行きあしが止まらず、A船に向かうこととなり、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、これまでに、出港前に船尾部のさぶたを空けて操舵機油圧系統の油圧配管の油漏れの点検及び定期的に緩みの有無を確認して、本件ナットの増し締めを行ったことがなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、地御前漁港南東方沖において、A船がかき筏に船首を北西方に向けて右舷着けで係留中、また、B船が、北東進中、本件施設内を通過しようとして左転して船首が北西に向いたころ、本件ナットが振動によって緩み、作動油の油漏れが生じて舵が効かなくなったため、機関を後進にかけたものの行きあしが止まらず、A船に向かうこととなり、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 船長は、出港前に、操舵機の油圧配管等に油漏れがないか点検を適切に行い、本件ナットの緩みの有無を定期的に確認して、適宜増し締めを行うことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

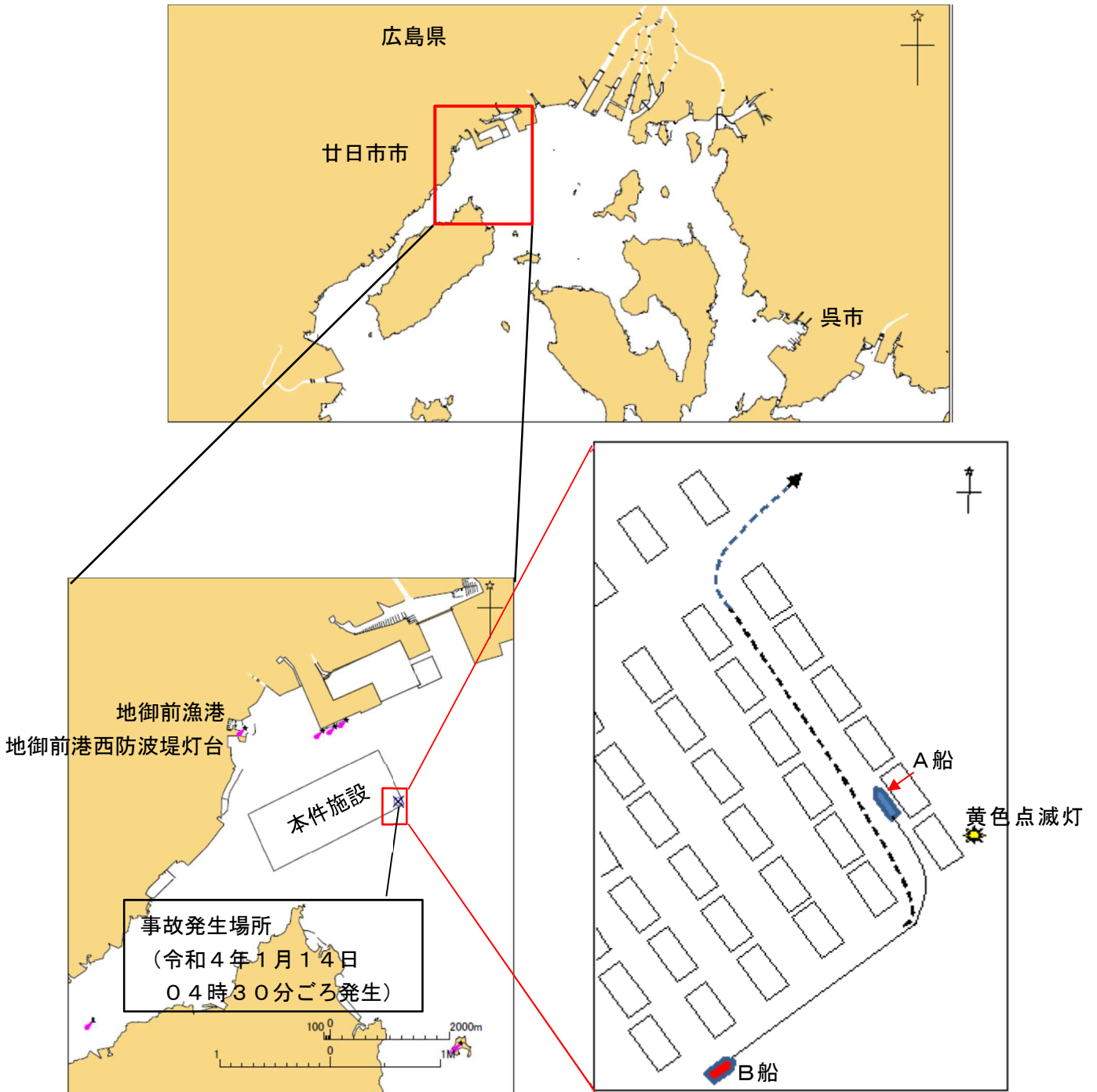


写真1 A船



写真2 A船の船尾部



損傷箇所

写真3 B船



B船

写真4 B船の操舵機の油圧配管  
(船尾のさぶたを開けた状態)

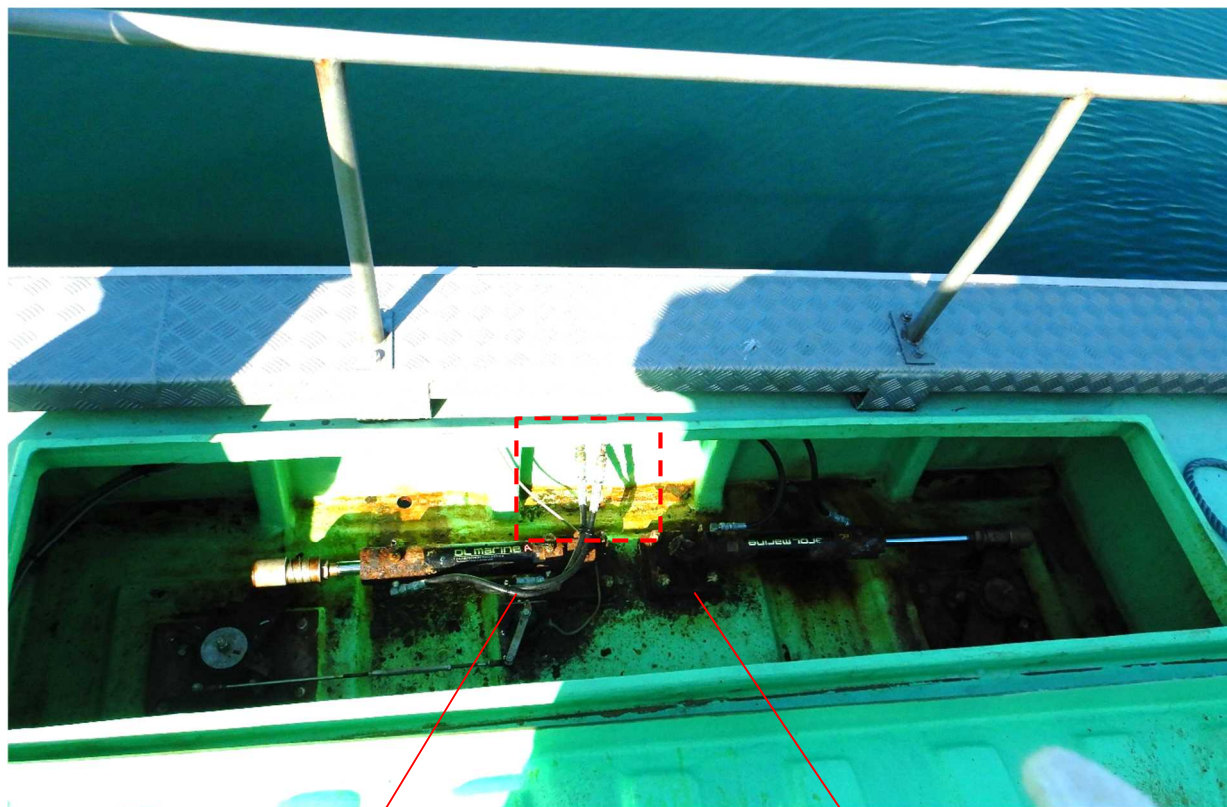


写真5 B船の操舵機の油圧配管



緩んでいた本件ナットの位置