

船舶事故調査報告書

令和4年7月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和4年1月19日 09時20分ごろ
発生場所	福岡県 ^{かんた} 苅田町苅田港松山船だまり 苅田港北防波堤灯台から真方位300° 1.4海里付近 （概位 北緯33° 48.7′ 東経130° 59.3′）
事故の概要	漁船 ^{ほっえい} 豊栄丸は、離岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年2月2日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 豊栄丸、1.3トン FO3-32475（漁船登録番号）、個人所有 第290-46569号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	軽傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部外板の擦過傷等 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、船首を南南東方に向けて左舷着けしている岸壁（以下「本件岸壁」という。）を離岸して本船の右舷後方に係留中の別の漁船に接舷する目的で、船長が舵輪の前に立って操船し、右方に前進しながら本件岸壁から離れた。</p> <p>船長は、その後、船首の向きを変えようと右回頭しながら後進し、右舵を取ってクラッチレバーを前進に入れようとした際に左舷船尾部が本件岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃で操舵区画の風除けに脇腹が当たったと同時に握っていたクラッチレバーが前進に入り、本船が前進し始めたので操舵区画の後方に倒れ、頭部に打撲を負った。</p> <p>本船は、船長が、意識はあったものの、すぐに立ち上がることができずにいたところ、右舵が取られた状態で前進を続け、船首が本件岸壁に再び衝突して停止した。</p> <p>本事故を目撃した僚船の船長は、本船に接舷して乗り込み、本船のエンジンを止めた後、船長を僚船に移乗させ、救急車を要請した。</p> <p>救助に来た救急隊員は、海上保安庁に本事故の通報を行った。</p> <p>船長は、前方と後方に注意しながら操船を行っていたが、後進している際、クラッチレバーの前進と後進を切り替える際に解除するロックボタンを解除することに手間取ったので、もう少し早くクラッチレ</p>

	<p>バーを前進に入れようとすれば良かったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、本件岸壁近くの狭い水域で右回頭しながら後進中、船長が、前方と後方に注意しながら操船を行っていたことから、クラッチレバーのロックボタンを解除することに手間取って後進を続けることとなり、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件岸壁近くの狭い水域で右回頭しながら後進中、船長が、前方と後方に注意しながら操船を行っていたため、クラッチレバーのロックボタンを解除することに手間取って後進を続けることとなり、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、狭い水域で回頭する際、意図しない状況が生じた場合にも対応できるよう、早めにクラッチレバーの操作を行うなど、岸壁等の障害物との安全な距離を確保すること。