

船舶事故調査報告書

令和4年12月21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4年7月24日 11時30分ごろ
発生場所	福島県いわき市中 ^{なかのさく} 之作港南東方沖 中之作港東防波堤灯台から真方位131°5.2海里（M）付近 （概位 北緯36°53.9′ 東経141°02.2′）
事故の概要	遊漁船 ^{りゅうしゅう} 龍勝丸は、西進中、また、遊漁船 ^{しんわ} 新和丸は、漂泊中、両船が衝突した。 新和丸は、釣り客2人及び船長が軽傷を負い、船尾部の脱落を生じ、また、龍勝丸は、船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年7月28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 遊漁船 龍勝丸、17.37トン FS2-3276（漁船登録番号）、個人所有 11.99m（Lr）×3.25m×1.09m、FRP ディーゼル機関、117.70kW、昭和53年10月 第235-8495号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 新和丸、4.84トン FS3-6257（漁船登録番号）、個人所有 11.60m（Lr）×2.50m×0.75m、FRP ディーゼル機関、180.20kW、昭和57年5月 第235-14039号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 70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 平成14年8月22日 免許証交付日 令和3年9月30日 （令和9年8月21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25年10月24日 免許証交付日 平成29年11月1日 （令和5年10月23日まで有効）

死傷者等	A なし B 軽傷 3人（釣り客2人及び船長B）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 船尾部の脱落
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、遊漁の目的で、令和4年7月24日04時00分ごろ中之作港を出港し、小名浜沖波浪観測灯浮標南方で釣りを終えた後、10時45分ごろ帰港を開始した。</p> <p>A船は、操舵室の階下の前部と後部に客室が配置されており、前部客室内の左舷後部にはトイレが設置されていた。</p> <p>トイレは、扉のラッチ*1が正常に動作しなくなったので、掛け金*2が取り付けられていたが、上下逆さまに取り付けられていたので、掛け金を掛けて扉を閉鎖しても航走中の振動で掛け金が外れ、扉が開閉を繰り返す不具合が生じて蝶番<small>ちょうつがい</small>が壊れることがあった。</p> <p>船長Aは、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により西進中、レーダーにより前路3M付近にB船の映像を認めた。</p> <p>船長Aは、続航中、トイレの扉が大きな音を立てる不具合が次第に耳障りに感じ、また、このままでは蝶番が壊れると思い、掛け金の上下を元に戻す作業を行うこととした。</p> <p>船長Aは、前路でB船が漂泊中であったものの、速度を少し落とせば、掛け金を直す時間的余裕があると思い、約7knに減速した後、自動操舵のまま、操舵室を離れてドライバーを持って階下に入り、作業を開始した。</p> <p>船長Aは、掛け金のネジが電動インパクトドライバーで締め込まれていたため、グリップドライバーで緩めるのに手間取り、B船への接近状況も気になったので、操舵室に戻ったところ、B船をA船の船首至近に認めた。</p> <p>A船は、船長Aがどうすることもできず、11時30分ごろ、B船の左舷船尾部とほぼ直角に衝突してB船の船尾部が破断し、そのまま、通過したのち停船した。</p> <p>A船は、負傷者はいなかったものの、船首部外板に擦過傷が生じた。</p> <p>A船は、B船が小名浜港へ帰途に就いたのち、現場に残されたB船の船尾部を揚収して中之作港へ帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、遊漁の目的</p>

*1 ラッチとは、ドアノブのついた扉が勝手に開かないよう固定する扉の側面に飛び出た金具をいう。

*2 掛け金とは、扉と枠の双方に跨るように通すことで建具を開かないようにするための棒状の金物や木材をいう。

	<p>で、04時30分ごろ、小名浜沖波浪観測灯浮標南方の釣り場に向けて小名浜港を出港した。</p> <p>B船は、10時00分ごろ、釣り場を移動し、10時50分ごろ、本事故発生場所付近の釣り場に到着後、船首を南方に向けて機関を中立とし、漂泊しながら釣りを再開した。</p> <p>船長Bは、11時10分ごろ、操舵室の右舷側で会話をしていた釣り客から他船が向かって来ることを知らされ、A船が向かって来ることを確認したものの、いずれB船を避けるものと思い、漂泊を継続した。</p> <p>船長Bは、衝突の約5分前、約0.5Mまで接近したA船に対して衝突のおそれを感じ、モーターホーンを連続して何回も吹鳴するなどの注意喚起を行ったものの、変化が見られなかったため、機関を前進にかけた。</p> <p>B船は、前進がかかった直後、A船の船首部とB船の左舷船尾部とがほぼ直角に衝突し、船尾部が破断した。</p> <p>船長Bは、B船の船尾部が破断したものの、浸水等がなく、自力航行が可能であったので、所属する漁業協同組合を通じて僚船に並走を依頼し、小名浜港に入港後、海上保安庁に本事故の発生を118番通報した。</p> <p>船長B及び釣り客2人は、小名浜港に入港後、各自で病院に向かい、船長Bと釣り客の1人が頸椎捻挫と、他の釣り客1人が胸部及び右膝に打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故の約1か月前からトイレの扉の不具合があったものの、連日の忙しさから掛け金の修理を後回しにしていた。</p> <p>A船の釣り客は、本事故時、全員が船尾側の客室で仮眠していた。</p> <p>両船の乗組員及び釣り客は、全員が救命胴衣を着用していた。</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、中之作港南東方沖において、西進中、A船がB船に向かって接近する状況であったものの、船長Aが、B船に至るまで時間的余裕があると思い、操舵室の階下で修理作業を行い、操舵室を無人として航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、中之作港南東方沖において、釣りをしながら漂泊中、A船がB船に向かって接近する状況であったものの、船長Bが、いずれA船がB船を避けると思い、漂泊を続けたことから、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、中之作港南東方沖において、A船が西進中、B船が釣りをしながら漂泊中、A船がB船に向かって接近する状況であったものの、船長Aが、B船に至るまで時間的余裕があると思い、操舵室の階下で修理作業を行い、操舵室を無人として航行を続け、また、船長Bが、いずれA船がB船を避けると思い、漂泊を続けたため、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、修理作業を行うなどして操舵室を離れないこと。 ・ 船長は、接近する他船を認めた場合、他船が自船を避けてくれると思わないこと。また、船間距離が短くなるほど、避航のための時間的余裕がなくなり自船による避航動作の判断が困難になるので、事前に、自船による安全な避航動作が可能な船間距離を想定して早めに対応をとること。

付図1 事故発生場所概略図

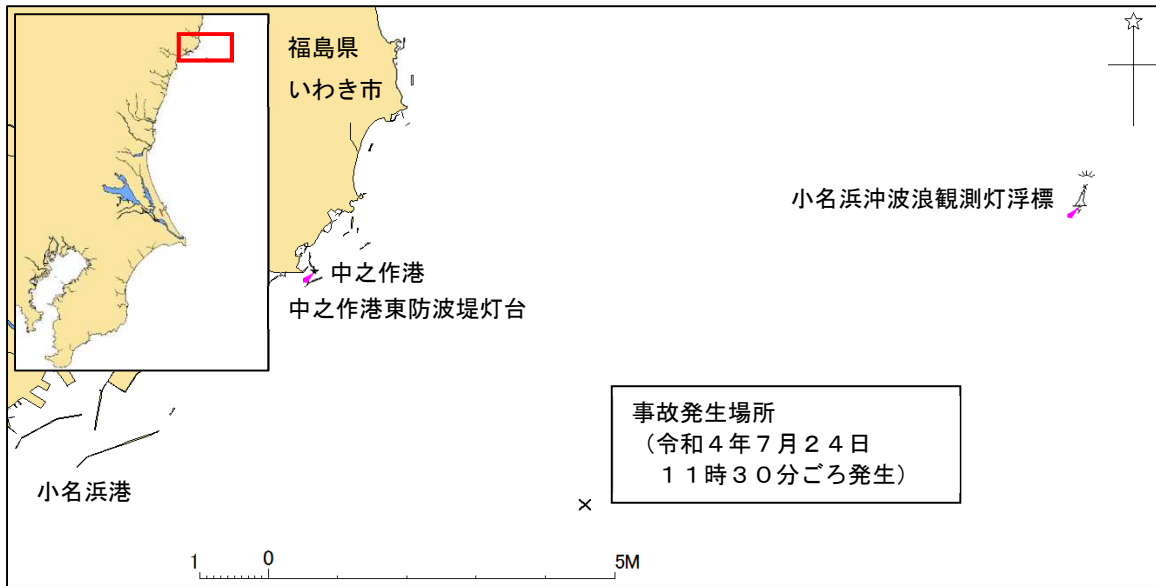


写真1 A船の損傷状況

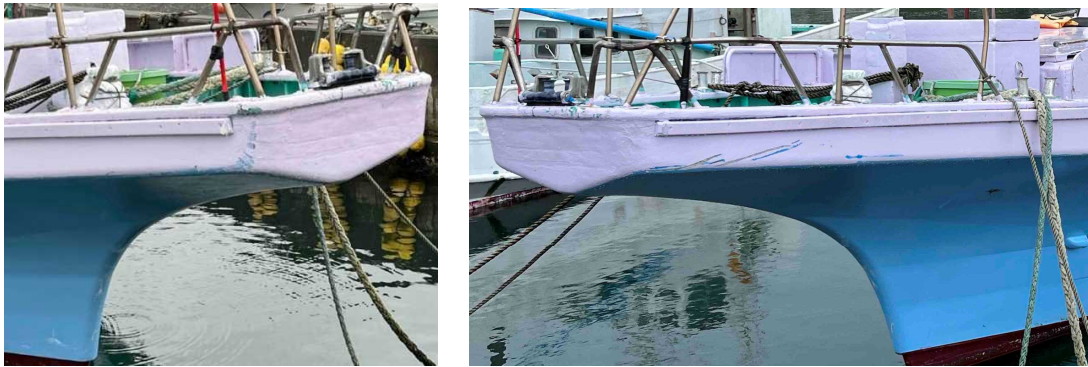


写真2 B船の損傷状況

