

## 船舶事故調査報告書

平成28年3月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年3月28日 17時30分ごろ
発生場所	沖縄県那覇港西方沖 那覇港那覇防波堤北灯台から真方位265°5海里（M）付近 （概位 北緯26°13.0′ 東経127°33.0′）
事故の概要	引船第三永見丸は、台船石嶺五号をえい航して東北東進中、また、漁船十八宏漁丸は、北西進中、石嶺五号と十八宏漁丸とが衝突した。 石嶺五号は、船体に擦過傷を、また、十八宏漁丸は、船体に破損を生じた。
事故調査の経過	平成27年3月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 引船 第三永見丸、19トン 296-16310 沖縄、個人所有 16.71m (Lr) × 4.20m × 1.70m、鋼 ディーゼル機関、735.50kW、昭和59年8月 B 台船 石嶺五号、1,198トン なし、有限会社桑村海運 57.00m × 17.00m × 3.5m、鋼 機関なし、平成9年7月25日 C 漁船 十八宏漁丸、14トン MZ2-66（漁船登録番号）、個人所有 14.62m (Lr) × 3.66m × 1.57m、FRP ディーゼル機関、478.08kW、昭和59年12月1日 第295-37245号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 74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 昭和54年7月13日 免許証交付日 平成26年4月4日 （平成31年4月3日まで有効）

	<p>B 作業員B 男性 61歳</p> <p>C 船長C 男性 63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 昭和49年9月12日 免許証交付日 平成26年9月14日 (平成31年9月15日まで有効)</p> <p>甲板員C<sub>1</sub> 男性 74歳</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B なし</p> <p>C 軽傷 1人(甲板員C<sub>1</sub>)</p>
損傷	<p>A なし</p> <p>B 右舷船首部に擦過傷</p> <p>C 船首部に破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人(以下「甲板員A」という。)が乗り組み、船長Aが単独で船橋当直につき、作業員Bを乗せた空船のB船を長さ約230mのえい航索で引いた引船列(以下「A船引船列」という。)を構成し、那覇港に向けて約4.5ノット(kn)の対地速力で自動操舵により東北東進した。</p> <p>船長Aは、A船引船列の右舷方、距離2～3M付近にC船を認め、いずれC船がA船引船列を避けてくれるだろうと思い、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>船長Aは、C船にA船引船列を避ける様子が見られなかったので、C船に向けて探照灯を照射して注意を喚起し、C船との距離が約300mとなった頃、衝突の危険を感じてモーターホーンを鳴らし続けたが、平成27年3月28日17時30分ごろ、那覇港西方沖において、B船の右舷船首部とC船の船首部とが衝突するのを認めた。</p> <p>船長Aは、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、C船の様子を確認しようとして小舵角の左舵を取っていたところ、C船が接近して来たので、C船の船上に現れた乗組員2人に声を掛けたところ、大丈夫との返事及び沖縄県糸満市糸満漁港に向かうとの連絡があり、C船が同漁港方向に走り去ったので那覇港に向かった。</p> <p>C船は、船長C及び甲板員C<sub>1</sub>ほか1人(以下「甲板員C<sub>2</sub>」という。)が乗り組み、船長Cが単独で船橋当直につき、3Mレンジとしたレーダーを作動させ、那覇港南西方沖を約6knの速力で自動操舵により北西進した。</p> <p>船長Cは、先行する僚船の位置を確認しようとしてレーダーを6Mレンジに切り換えて画面を見たところ、左舷船首方距離4～5M付近に僚船以外の映像を認め、目視でB船を認めた。</p>

船長Cは、舵輪の前に立ち、B船以外に他船を見掛けなかった  
ので、財布から領収書及びメモ等を取り出して整理をしていたところ、  
しばらくして左舷船首方にB船を確認した。

船長Cは、1.5Mに設定していたレーダーのガードリング機能が  
作動して警報が鳴ったので、レーダーの画面を見ると左舷船首方に映  
像を認め、映像はB船だと、また、C船がB船を左舷方に見て通過で  
きるものと思い、領収書及びメモ等の整理を続けた。

C船は、船長Cが領収書及びメモ等の整理を続けていたところ、そ  
の船首部とA船がえい航していたB船の右舷船首部とが衝突した。

船長Cは、機関を後進にかけてB船から離れ、船首部の破損状況を  
確認したところ、自力での航行が可能と判断できたので、A船に接近  
して船長Aに糸満漁港に向かう旨を甲板員C<sub>2</sub>に伝えさせて同漁港に  
向かった。

甲板員C<sub>1</sub>は、機関室で作業をしていたところ、衝突の衝撃で後頭  
部に裂傷を負い、糸満漁港に入港後、待機していた救急車で病院に搬  
送され、後頭部を4針縫合された。

(写真1～写真3参照)



写真1 A船



写真2 B船



写真3 C船

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

#### その他の事項

A船及びB船は、共に法定の形象物を掲げていた。

船長Aは、これまでも、他船が引船列を避けてくれたので、今回も  
いずれC船がA船引船列を避けてくれるだろうと思っていた。

甲板員Aは、操舵室及び機関室を行き来して作業をしていたが、本  
事故時、操舵室にいた。

船長Cは、A船に気付かなかったので、B船がA船にえい航されて  
航行していることに気付かなかった。

船長Cは、B船の方位の変化について確認していなかった。

船長Cは、最初にB船を見た際、付近海域で海砂利採取船をよく見  
掛けるので、海砂利採取に関係した船だと思っていた。

	<p>船長Cは、A船の探照灯による注意喚起に気付かなかった。</p> <p>船長Cは、本事故時、操舵室の窓を全て閉じてクーラーを使用していた上に、主機の運転音及び風の音が妨げとなり、A船のモーターホーンによる信号に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>甲板員C<sub>2</sub>は、本事故時、船室で休息をとっていた。</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 あり、B なし、C あり A なし、B なし、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、那覇港西方沖を東北東進中、船長Aが、右舷方から接近するC船がA船引船列を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、これまでも、他船が引船列を避けてくれたので、いずれC船がA船引船列を避けてくれるものと考えられる。</p> <p>船長Aは、C船にA船引船列を避ける様子が見られなかったので、C船に向けて探照灯を照射して注意喚起を行い、また、衝突の危険を感じてからはモーターホーンによる信号を行ったものと考えられる。</p> <p>C船は、那覇港西方沖を北西進中、船長Cが、領収書及びメモ等の整理をしていて左舷船首方に認めたB船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船の方位に変化がない状態で接近していることに気付かずに同じ針路及び速力で航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、C船がB船を左舷方に見て通過できるものと思い、領収書及びメモ等の整理をしていたものと考えられる。</p> <p>船長Cは、本事故時、領収書及びメモ等の整理をしていてA船の探照灯による注意喚起信号に気付かず、また、操舵室の窓を全て閉じてクーラーを使用していた上に、主機の運転音及び風の音が妨げとなり、A船のモーターホーンによる信号にも気付かなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、那覇港西方沖において、A船引船列が東北東進中、C船が北西進中、船長Aが、右舷方から接近するC船がA船引船列を避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Cが、領収書及びメモ等の整理をしていて左舷船首方に認めたB船に対する見張りを適切に行っていなかったため、B船とC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・船橋当直者は、見張りに専念すること。</li> <li>・他の船舶との衝突を避けるためには、十分余裕のある時期に動作</li> </ul>

をとること。

付図1 事故発生経過概略図

