

船舶事故調査報告書

平成28年8月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成27年5月9日 06時45分ごろ
発生場所	沖縄県那覇港 那覇港新港第1防波堤南灯台から真方位313° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯26° 14.4′ 東経127° 38.0′）
事故の概要	作業船第一〇八金栄丸は、北西進中、また、引船第一座波丸は、台船第一大福丸をえい航して南西進中、第一〇八金栄丸と第一大福丸とが衝突した。 第一〇八金栄丸は、右舷船首部外板に亀裂を、また、第一大福丸は、左舷中央部外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年5月21日、調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済み
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 作業船 第一〇八金栄丸、170トン 135484、株式会社有明商事 B 引船 第一座波丸、19トン 260-40432 沖縄、株式会社マチナト興産 C 台船 第一大福丸、約2,000トン（積載重量トン数） なし、株式会社マチナト興産
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に亀裂 B なし C 左舷中央部外板に凹損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約6.1m/s、視程 約100m 以下 海象：海上 平穏 日出時刻：05時46分ごろ 那覇市では、5月9日06時15分に濃霧注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、法定灯火を表示した状態で那覇港新港第1防波堤西方沖を約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により北西進していた。 船長Aは、レーダー画面で左方から接近する小型船の映像に注意を

	<p>向けていたところ、衝撃を感じた</p> <p>B船は、船尾部にC船をえい航して引船列（以下「B船引船列」という。）を構成し、法定灯火を表示した状態で那覇港新港第1防波堤西方沖を約5knの速力で手動操舵により南西進していた。</p> <p>船長Bは、1.5Mレンジとしたレーダー画面で左舷前方にA船の映像を認めたが、A船がB船引船列を避けて通過するものと思い、針路及び速力を保持していた。</p> <p>C船は、簡易型点滅灯を船体の四隅に設置していた。</p> <p>A船及びB船引船列共に霧中信号を吹鳴していなかった。</p>
分析	<p>A船は、霧で視界制限状態となった那覇港を北西進中、船長Aが、左舷方から接近する小型船の映像に注意を向けていて、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったことから、B船引船列に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船引船列は、霧で視界制限状態となった那覇港を南西進中、船長BがA船の映像を左舷前方に認め、A船がB船引船列を避けて通過するものと思い、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったことから、針路及び速力を保持して航行を続けたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船の船長Aが、見張りを適切に行っていなかったため、B船引船列に気付かずに航行し、また、B船引船列の船長Bが、左舷前方にA船の映像を認めたものの、A船がB船引船列を避けて通過するものと思い、A船に対してレーダーによる見張りを適切に行っていなかったため、針路及び速力を保持して航行し、A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>
参考	<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"> ・ 視界制限状態にある水域又はその付近を航行する際、法定灯火を表示して霧中信号を行い、レーダーで他船を早期に知るためにレーダーレンジを変更して適切な見張りを行うこと。 ・ レーダーで他船と著しく接近するか、衝突のおそれがある場合、これらの事態を回避する動作をとること。