

船舶事故調査報告書

平成28年12月15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	衝突及び乗揚
発生日時	平成28年6月16日 16時45分ごろ（1件目の事故） 平成28年6月16日 17時16分ごろ（2件目の事故）
発生場所	（1件目の事故） 沖縄県糸満市喜屋武埼西南西方沖 喜屋武埼灯台から真方位253° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯26°04.0′ 東経127°37.5′） （2件目の事故） 喜屋武埼西北西方沖 喜屋武埼灯台から真方位300° 2.0M付近 （概位 北緯26°05.8′ 東経127°38.2′）
事故の概要	（1件目の事故） 漁船成光丸は、東南東進中、また、漁船城丸は、北北東進中、両船が衝突した。 城丸は、船長が負傷し、左舷ブルワークの破損等を生じ、また、成光丸は、船首部の破口等を生じた。 （2件目の事故） 成光丸は、北西進中、トコマサリ礁に乗り揚げた。 成光丸は、舵板の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年6月21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。
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 漁船 成光丸、9.1トン ON2-0580（漁船登録番号）、個人所有 13.50m（Lr）×3.50m×1.02m、FRP ディーゼル機関、354.51kW、平成4年7月1日 第296-15657号（船舶検査済票の番号） B 漁船 城丸、3.5トン ON3-28530（漁船登録番号）、個人所有 9.70m（Lr）×2.24m×0.73m、FRP ディーゼル機関、196.70kW、平成3年11月27日 第296-13702号（船舶検査済票の番号）

乗組員等に関する情報	<p>A 船長A 男性 59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7年9月27日 免許証交付日 平成27年8月26日 (平成32年9月26日まで有効)</p> <p>B 船長B 男性 78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12月28日 免許証交付日 平成26年8月13日 (平成32年1月24日まで有効)</p>
死傷者等	<p>(1件目の事故) A なし B 軽傷 1人(船長B)</p> <p>(2件目の事故) A なし</p>
損傷	<p>(1件目の事故) A 船首部に破口等、船首のハンドレールに曲損 B 左舷ブルワークに破損、操舵室左舷船首側に破損等</p> <p>(2件目の事故) A 舵板に曲損、推進器翼に曲損等</p>
気象・海象	<p>(1件目の事故) 気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2m</p> <p>(2件目の事故) 気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2m、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>(1件目の事故)</p> <p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、沖縄県那覇市泊漁港^{とまり}を出港し、喜屋武埼西南西方沖で漁場に向けて左転した後、約6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により東南東進していた。</p> <p>船長Aは、船首方に他船を見掛けなかったため、前路に他船がないものと思い、操舵室下方の機関室に入り、油の漏れがないか主機の点検作業を行っていたところ、船体に衝撃を感じ、操舵室に移動して至近にB船を認め、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、主機を中立運転とし、B船の乗組員に怪我等がないことを確認した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、喜屋武埼南西方沖で操業を終え、糸満市糸満漁港に向け、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、約9knの速力で自動操舵により北北東進していた。</p>

	<p>船長Bは、喜屋武埼西南西方沖において、右舷方を僚船3隻が通過した後、船首方を見ていたところ、平成28年6月16日16時45分ごろ衝撃を感じると共に船体が右舷側に傾き、操舵室前にA船の船首を認め、B船の左舷中央部とA船の船首部とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Bは、主機を中立運転とし、浸水がないか船内を点検した後、漁業無線局を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、糸満漁港に向けて航行を再開したところ、船長Bが、B船の左舷後方で伴走しているA船を認めたが、その後、いつの間にかA船を見掛けなくなり、糸満漁港に帰港した。</p> <p>船長Bは、17日、病院で腰椎捻挫及び右背部打撲と診断された。 (2件目の事故)</p> <p>A船は、北北西方に向けて航行を再開したB船の左舷後方に位置しながらB船の監視に当たった。</p> <p>船長Aは、B船の航行状況から航行に支障はないと思い、B船の監視をやめて泊漁港に向かう針路に変えたものの、B船の操舵室が揺れていることに気付き、再度、B船の伴走に当たることとした。</p> <p>船長Aは、糸満漁港の近くまで戻ったので、B船が何事もなく糸満漁港に帰港できると思い、針路を北西方に変えたものの、B船に眼を向けながら喜屋武埼西北西方沖を航行していたところ、17時16分ごろ船体に衝撃を感じ、周囲を見てトコマサリ礁に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長Aは、舵が損傷し、機関室に浸水していることが分かり、ポンプ3台で排水を開始し、所属する漁業協同組合に救助を要請した。</p> <p>A船は、その後、自然に離礁し、機関室の排水を続けながら来援した僚船にえい航されて泊漁港に帰港した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>船長Aは、機関室に移動する前、波高約2mの波があり、小型船を見付けにくい状況であったが、船首方をよく見ていなかったため、B船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>船長Aは、ふだんから航海中に機関室の点検を行っていた。</p> <p>B船は、操舵室前部左舷側にレーダーを、レーダーの右側にGPSプロッターをそれぞれ据付けており、両機器の画面が操縦席に腰を掛けた船長Bの眼高と同じ高さであり、左舷船首方に死角を生じていた。</p> <p>船長Bは、左舷船首方の死角によって接近するA船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>船長Bは、6Mレンジとしてレーダーを作動させていたが、左舷方からの太陽光でレーダー画面が見えにくく、他船の映像があるかどうか</p>

	<p>か分からなかった。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>A船の喫水は、船首約0.4m、船尾約1.3mであった。</p> <p>船長Aは、喜屋武埼西方沖にトコマサリ礁が存在することを知っていたが、本事故時、B船を気にして、周囲を見ていなかった。</p>
<p>分析</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>(1件目の事故) A あり、B あり、(2件目の事故) A あり (1件目の事故) A なし、B あり、(2件目の事故) A なし (1件目の事故) A なし、B あり、(2件目の事故) A なし (1件目の事故)</p> <p>A船は、喜屋武埼西南西方沖を東南東進中、船長Aが、前路に他船がないものと思い、機関室で主機の点検作業をしていて見張りを行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、喜屋武埼西南西方沖を北北東進中、船長Bが、操縦席に腰を掛けた姿勢では操舵室前部左舷側に備え付けたレーダー及びGPSプロッターなどにより死角が生じていた上に、左舷方からの太陽光でレーダー画面が見えにくい状況下、左舷船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、接近するA船に気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>A船は、喜屋武埼西北西方沖を北西進中、船長Aが、B船の伴走をやめた後も気になってB船の方を見ていて、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、トコマサリ礁に向かっていていることに気付かず、同礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、喜屋武埼西南西方沖において、A船が東南東進中、B船が北北東進中、船長Aが、前路に他船はないものと思い、機関室で主機の点検作業をしていて見張りを行っておらず、また、船長Bが、操縦席に腰を掛けた姿勢では操舵室前部左舷側に備え付けたレーダー及びGPSプロッターなどにより死角が生じていた上に、左舷方からの太陽光でレーダー画面が見えにくい状況下、左舷船首方の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、A船が、喜屋武埼西北西方沖を北西進中、船長Aが、B船の伴走をやめた後も気になってB船の方を見ていて、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、トコマサリ礁に向かっていていることに気付かず、同礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>A船は、本事故後、GPSプロッターを操舵室船首側の低い場所に移動した。</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。

- ・ 操縦者が操縦席を離れるときは、見張り要員を配置すること。
- ・ 常時、適切な見張りを行うこと。
- ・ 航行中は、操船に専念すること。

付図1 事故発生経過概略図

