

船舶事故調査報告書

令和3年12月22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3年7月17日 09時40分ごろ
発生場所	沖縄県読谷村都屋漁港西方沖 残波岬灯台から真方位200° 3.4海里付近 （概位 北緯26°23.2′ 東経127°41.5′）
事故の概要	遊漁船メーダマルⅢは、西進中、遊漁船HANAは、錨泊中、両船が衝突した。 メーダマルⅢは、船首部先端のハンドレールに曲損等を生じ、HANAは、操縦室の窓枠等の破損を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月19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 遊漁船 メーダマルⅢ、6.2トン ON2-0735（漁船登録番号）、個人所有 12.82m (Lr) × 3.10m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、334.65kW、平成9年9月25日 第296-18623号（船舶検査済票の番号） B 遊漁船 HANA、3.0トン ON3-150045（漁船登録番号）、個人所有 8.67m (Lr) × 2.49m × 0.85m、FRP ディーゼル機関、150.78kW、平成11年4月21日 第290-52362号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 60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15年4月10日 免許証交付日 平成29年8月28日 （令和5年8月26日まで有効） B 船長B 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50年3月15日 免許証交付日 平成30年2月7日 （令和5年4月29日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 船首部先端のハンドレールに曲損等 B 操縦室の窓枠、窓ガラス、天井等の破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A 船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客11人を乗せ、沖縄県渡名喜村渡名喜島付近で遊漁を行う目的で、令和3年7月17日09時30分ごろ都屋漁港を出港した。</p> <p>船長Aは、出港後間もなく、船首方に‘停泊するダイビング船及び遊漁船’（以下「停泊船」という。）並びに沖合を連なって南進する複数の貨物船を認めた。</p> <p>船長Aは、停泊船を避けた後、複数の貨物船をどのように避けるか考えながら、操縦室で手動操舵により約14ノットの対地速力で西進中、船首方目前にレーダーアンテナらしきものを認めてB船の存在に気づき、咄嗟にクラッチを後進としたものの、船首部がB船の操縦室右舷側に衝突したのを認めた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、読谷村西方沖で遊漁を行う目的で、17日08時ごろ沖縄県北谷町浜川漁港を出港した。</p> <p>B船は、ポイントを移動しながら遊漁を行った後、都屋漁港西方沖で船首を北東方に向けて錨泊し、釣り客3人が後部甲板で遊漁の準備を行い、船長Bがその間近で釣り客と会話をしていたところ、釣り客の1人（以下「本件釣り客」という。）がB船に向けて接近するA船に気付いて声を上げた。</p> <p>船長Bは、本件釣り客の声でA船に気づき、手を振りながら大声でA船に呼び掛けたものの、A船の船首部が操縦室右舷側に衝突した。</p> <p>船長A及び船長Bは、衝突後、負傷者がいないことを確認し、船長Bが09時40分ごろ海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、自力航行により11時40分ごろ都屋漁港に帰港し、B船は、僚船にえい航されて12時30分ごろ浜川漁港に帰港した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照）</p>
その他の事項	<p>A船は、船体中央部からやや船尾寄りに操縦室があり、操縦室の上にはフライングブリッジが設けられていた。</p> <p>A船は、船首部の先端を岸壁等に着けて釣り客等が乗降できるよう船首部が前方に突き出した形状をしており、速力を上げて航行すると船首部が浮上して船首方に死角が生じるので、船長Aは、ふだん操縦室で操船に当たる場合には、船首を左右に振って死角を補う見張りを行いながら航行していたが、本事故当日は、停泊船を避けた後、沖合を南進する複数の貨物船をどのように避けるか考えていたので、船首</p>

	<p>方の死角を補う見張りを行うことを失念していた。</p> <p>船長Aは、ふだん、早朝から夕方までの日帰りで遊漁を行うことが多く、早朝の出港時には都屋漁港の周辺に停泊している船舶が少ないので操縦室で操船に当たるが、夕方の帰港時には同漁港周辺には停泊して遊漁を行っている船舶が多いので、周囲を広く見渡すことができるフライングブリッジで操船に当たるようにしていた。</p> <p>船長Aは、本事故当日、渡名喜島付近で一泊して翌日に帰港する予定でふだんよりも遅く出港しており、都屋漁港周辺にはダイビング船等が多数停泊していたので、フライングブリッジで操船に当たっていればよかったと本事故後に思った。</p> <p>本事故当時、A船は操縦室内で操船に当たっていた船長Aを除く釣り客全員が、また、B船は船長及び釣り客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 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 あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、都屋漁港西方沖を西進中、船長Aが、沖合を連なって南進する複数の貨物船を避けることに意識を向けながら航行を続けたことから、船首方の死角を補う見張りを行うことを失念し、衝突直前でB船の存在に気付いてクラッチを後進としたものの、船首部がB船の操縦室右舷側に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、都屋漁港西方沖で錨泊中、船長Bが後部甲板において遊漁の準備を行う釣り客と会話をしていたことから、本件釣り客の声を聞くまで接近しているA船に気付かず、A船の船首部が操縦室右舷側に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、都屋漁港西方沖において、A船が西進中、B船が錨泊中、船長Aが、沖合を連なって南進する複数の貨物船を避けることに意識を向けながら航行を続けたため、衝突直前までB船の存在に気付かず、また、船長Bが、後部甲板において釣り客と会話をしていたため、本件釣り客の声を聞くまで接近しているA船に気付かず、A船の船首部がB船の操縦室右舷側に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"> ・航行中は、特定の対象だけに意識を向けることなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・航行中に船首方に死角を生じる場合、船首を左右に振るなどして死角を補う見張りを行いながら航行すること。また、フライングブリッジを有する船舶は、これを有効に活用すること。 ・錨泊中であっても、自船に接近する船舶を早期に発見することが

できるよう、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

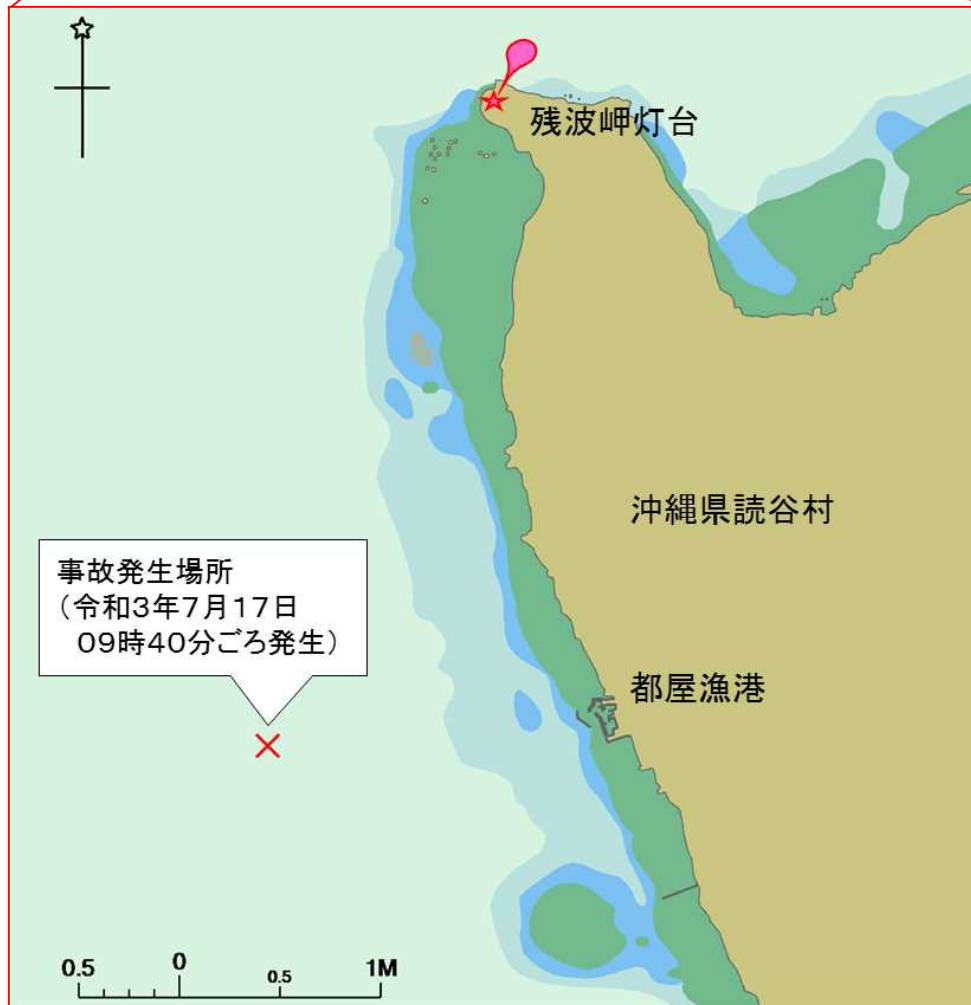


写真1 A船



写真2 B船

