

船舶事故調査報告書

平成23年11月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 庄 司 邦 昭
 委 員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年10月4日 15時00分ごろ
発生場所	沖縄県慶良間列島北方沖 沖縄県座間味村所在の牛ノ島灯台から真方位019° 7.6海里（M）付近 （概位 北緯26° 20.8′ 東経127° 22.9′）
事故調査の経過	平成23年6月29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 引船 りゅうおう、115トン 120845、湧川運輸株式会社 26.00m×17.50m×3.20m、鋼 ディーゼル機関、551kW、平成2年5月2日 B 台船 海晴、1,087トン なし、湧川運輸株式会社 60.00m×18.00×3.75m、鋼 機関なし、平成2年6月11日 C 漁船 第八漁豊丸、4.97トン ON3-28537（漁船登録番号）、個人所有 9.85×2.20m×1.00m、FRP ディーゼル機関、235kW（漁船法馬力数）、昭和57年4月14日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（一等航海士） 男性 39歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成22年11月29日 免状交付年月日 平成23年1月11日 免状有効期間満了日 平成27年11月28日 C 船長C 男性 57歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成17年8月4日 免許証交付日 平成22年6月30日 （平成27年8月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船首部に擦過傷 C 船首部及び左舷外板に割損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、無人のB船をえい航してA船引船列を構成し、A船及びB船にえい航船及び被えい航船の形象物を掲げ、航海士Aが、14時～18時の単独の船橋当直に就き、針路約239°（真方位）及び対地速力約5.8ノット（kn）で自動操舵により慶良間列島北方沖を航行した。</p> <p>航海士Aは、レーダーで右舷前方2M付近にC船を探知し、C船がA船引船列を避けてくれるものと思い、C船の動きを見守りながら針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>航海士Aは、C船が針路及び速力を変えずにA船の右舷正横0.25M付近に接近し、A船引船列の方ではもはやC船を避航することができなかったので、C船に対して汽笛で短音を連続して吹鳴した。</p> <p>A船引船列は、汽笛信号を行いながら針路及び速力を保持して航行中、平成22年10月4日15時00分ごろ、A船引船列のえい航索のうち、‘B船の船首から出していた錨鎖’（以下「本件錨鎖」という。）とC船とが衝突し、続いてB船の右舷船首部とC船の船首部とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cほか1人が乗り組み、夜間のまぐろ漁を終え、沖縄県糸満市糸満漁港に向けて帰途につき、船長Cが、単独の船橋当直に就き、レーダーを作動させ、対地速力約7.5knで慶良間列島北方沖を自動操舵により南進した。</p> <p>船長Cは、C船の船舶所有者から電話がかかってきたので、操舵室を離れて通話を始め、電話を切ったのちに洗い物を行い、見張りを行っていませんでしたので、左舷前方から接近するA船引船列に気付かず航行した。</p> <p>船長Cが洗い物をしていたとき、C船と本件錨鎖とが衝突した。</p> <p>A船引船列とC船は、互いに船名及び損傷状況などを確認したのち、A船引船列が沖縄県宮古市平良港へ向かい、C船が糸満漁港へ向かった。</p>		
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約2.5m</p>		
<p>その他の事項</p>	<p>A船引船列は、A船から出したえい航索と長さ約20mの本件錨鎖をつなぎ、A船の船尾からB船の後端までの長さを約370mとしていた。</p> <p>C船は、11月～6月の間にはそでいか漁を操業し、7月からは夜間にまぐろ漁を操業していた。</p>		
<p>分析</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="523 1496 810 1621"> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p> </td> <td data-bbox="810 1496 1449 2078"> <p>あり なし なし</p> <p>A船引船列は、慶良間列島北方沖を南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、右舷前方から接近するC船がA船引船列を避航するものと思い込み、針路及び速力を保持して航行したことから、本件錨鎖とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、C船がA船引船列の右舷正横0.25M付近に接近したとき、A船引船列ではもはやC船を避航することができないと思い、C船に対して汽笛で短音を連続して吹鳴し、避航を促したものと考えられる。</p> <p>C船は、慶良間列島北方沖を南進中、船長C</p> </td> </tr> </table>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船引船列は、慶良間列島北方沖を南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、右舷前方から接近するC船がA船引船列を避航するものと思い込み、針路及び速力を保持して航行したことから、本件錨鎖とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、C船がA船引船列の右舷正横0.25M付近に接近したとき、A船引船列ではもはやC船を避航することができないと思い、C船に対して汽笛で短音を連続して吹鳴し、避航を促したものと考えられる。</p> <p>C船は、慶良間列島北方沖を南進中、船長C</p>
<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船引船列は、慶良間列島北方沖を南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、右舷前方から接近するC船がA船引船列を避航するものと思い込み、針路及び速力を保持して航行したことから、本件錨鎖とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、C船がA船引船列の右舷正横0.25M付近に接近したとき、A船引船列ではもはやC船を避航することができないと思い、C船に対して汽笛で短音を連続して吹鳴し、避航を促したものと考えられる。</p> <p>C船は、慶良間列島北方沖を南進中、船長C</p>		

	<p>が、操舵室から離れ、電話での通話や洗い物をすることに注意を向け、見張りを行っていなかったことから、左舷前方から接近するA船引船列に気付かずに航行し、C船と本件錨鎖とが衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、慶良間列島北方沖において、A船引船列が南西進中、C船が南進中、航海士Aが、C船がA船引船列を避航してくれるものと思い込み、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Cが、操舵室から離れ、見張りを行っていなかったため、C船と本件錨鎖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"> ・ 避航動作をとる場合には、できる限り、十分に余裕のある時期に適切な動作をとること。 ・ 船橋当直者は、当直業務に専念し、操舵室を離れないこと。 ・ 接近する他船を見落とすことのないよう、常時適切な見張りを行うこと。