

船舶事故等調査報告書

平成24年11月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012那第31号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年7月11日 06時07分ごろ
発生場所	沖縄県南 ^{なんしやう} 城市久高島 ^{くたか} 東方沖 久高島灯台から真方位084° 16.6海里付近 (概位 北緯26° 11.1′ 東経128° 11.4′)
事故等調査の経過	平成24年7月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	A 油タンカー ZALIV AMERIKA（ギリシャ ^{ザリヴ} アメリカ（キプロス共和国籍）、60,178トン 9354301（IMO番号）、BOUSSOL SHIPPING Ltd B 漁船 ^{てんしやう} 天照、7.9トン ON2-1019（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 一等航海士A（ロシア連邦国籍）、船長免状（ロシア連邦発給） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷船首部外板割損
事故等の経過	A船は、船長A及び一等航海士Aほか21人が乗り組み、久高島東方沖を約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進中、B船は、船長Bが1人で乗り組み、約8knの速力で同沖を自動操舵により西進中、平成24年7月11日06時07分ごろA船の右舷船尾とB船の右舷船首とが衝突した。 一等航海士Aは、レーダー及び肉眼でB船の存在を確認し、相互の距離が至近になってもB船が避航する様子がないので針路を変更しようとしたものの、A船の右舷船首方に他船を認めたため、針路を変更することができなかった。 一等航海士Aは、船橋からウィングに出てB船がA船の右舷船尾に接近するのを確認したが、B船が船尾の死角に入って見えなくなり、次に左舷船尾から現れて航行を続けているのを確認したため、衝突を回避できたと思っていた。 船長Bは、A船を肉眼で確認していたが、避航動作をとらなくても何とか避航できると判断し、その前から水温計が異常を示していたため、計器類を見ることに意識を集中して航行を続け、衝突直前にA船が目の前にいることに気付き、避航しようとしたが間に合わなかつ

	<p>た。</p> <p>A船は、停止せずに航行を続け、B船は、自力で航行して沖縄県沖縄市泡瀬漁港へ帰港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2m</p>
その他の事項	<p>船長Bは、泡瀬漁港に帰港したのち、沖縄市漁業協同組合に事故の発生を知らせ、同組合が海上保安庁に通報した。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していなかった。</p>
分析 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>A あり、 B あり</p> <p>A なし、 B なし</p> <p>A なし、 B なし</p> <p>A船は北東進中、B船は西進中、久高島東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>一等航海士Aは、針路及び速力を保持して航行していたことから、B船と接近し、B船が避航する様子がないので避航動作をとろうとしたが、右舷船首方に他船が存在していたため、避航動作をとることができず、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、計器類に意識を集中し、見張りを適切に行っていなかったことから、B船がA船に接近していることに衝突直前に気づき、両船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、久高島東方沖において、A船が北東進中、B船が西進中、一等航海士Aが針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>