

船舶事故調査報告書

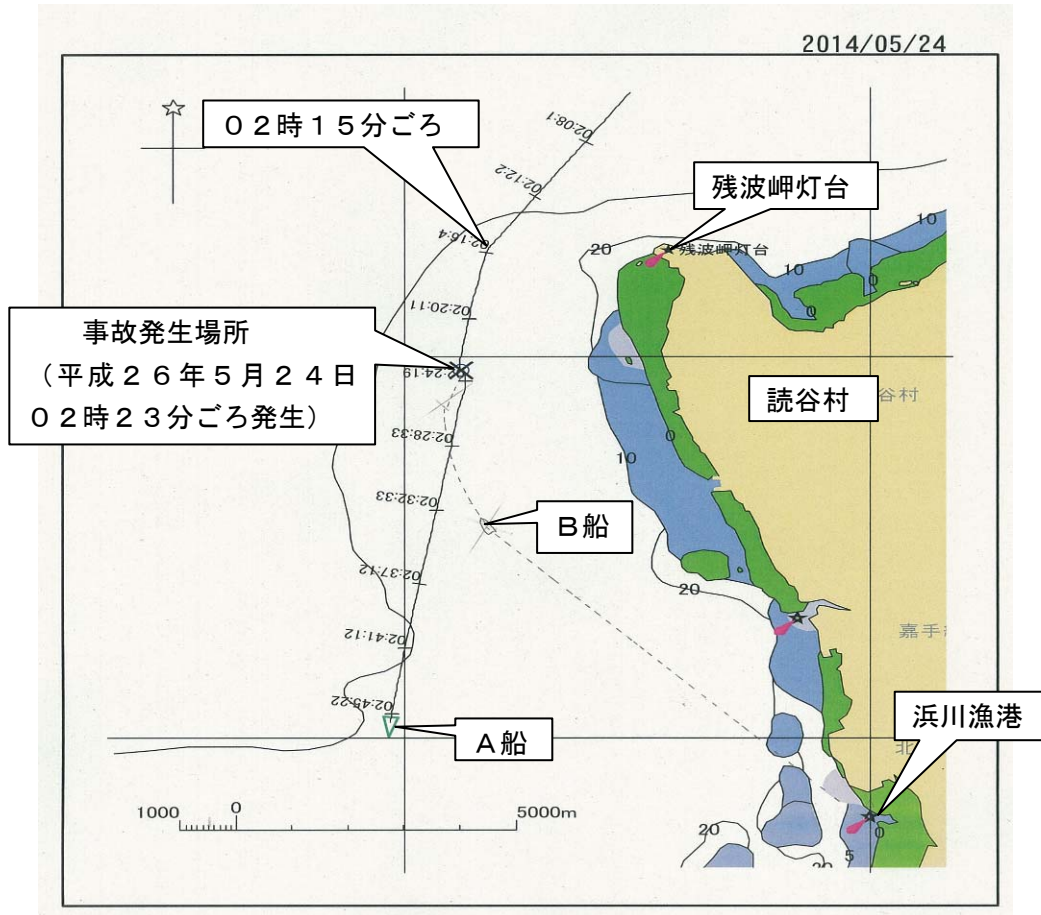
平成26年11月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年5月24日 02時23分ごろ
発生場所	沖縄県読谷村残波岬南西方沖 残波岬灯台から真方位230° 4,700m付近 （概位 北緯26° 24.8′ 東経127° 40.6′）
事故調査の経過	平成26年5月28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 貨物船 ^{りゅうざん} 隆山丸、498トン 140728、鹿児島荷役海陸運輸株式会社 76.20m×12.50m×6.75m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年1月16日 B 漁船 とも丸、8.5トン ON2-0745（漁船登録番号）、個人所有 12.27m (Lr) × 3.49m × 1.10m、FRP ディーゼル機関、301.56kW、平成元年5月8日 第290-34589号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年4月10日 免状交付年月日 平成22年6月21日 免状有効期間満了日 平成28年4月9日 二等航海士A 男性 59歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年10月26日 免状交付年月日 平成22年5月24日 免状有効期間満了日 平成27年10月25日 B 船長B 男性 49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60年12月6日 免許証交付日 平成22年4月28日 （平成27年12月5日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人（船長B）</p>
損傷	<p>A 船首部に擦過傷</p> <p>B 左舷船尾部船側外板に破損、プロペラ及びプロペラシャフトに曲損、プロペラシャフトブラケット取付部に割損等</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び二等航海士Aほか4人が乗り組み、二等航海士Aが単独で船橋当直に就き、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、3海里（M）レンジとしたレーダーを作動させ、残波岬北方沖を沖縄県那覇港に向けて針路約212°（真方位、以下同じ。）、速力（対地速力、以下同じ。）約13ノット（kn）で航行していた。</p> <p>二等航海士Aは、操舵スタンドの後ろに立って見張りに当たり、平成26年5月24日02時15分ごろ、残波岬西方沖1.5M付近において、手動操舵により、針路を約187°に転じて自動操舵に切り替えた頃、右舷船首約5°～10°にB船の白灯を認めた。</p> <p>二等航海士Aは、B船が漂泊しているのか、どこへ向かうのか、などと思いながら白灯を見ていたが、B船の緑色の舷灯が見えてきたことから、右舷対右舷で通過できるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>二等航海士Aは、B船の舷灯の見え方が緑色から緑色及び紅色、次いで紅色に変わったので、衝突の危険を感じて左舵一杯を取ったが、02時23分ごろ、残波岬南西方沖において、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>二等航海士Aは、衝突したときに衝撃を感じておらず、また、元の針路に戻した後、後方を見たところ、B船の白灯が見えたので、衝突を避けることができたものと思い、那覇港に向けて航行を続けた。</p> <p>A船は、那覇港の次に入港した沖縄県<u>運天港</u>において、海上保安部の調査を受けて船首部外板の擦過傷が発見され、B船と衝突したことが明らかになった。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、読谷村西方沖をマスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示し、3Mレンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、約13knの速力で自動操舵により北西進した。</p> <p>B船は、02時15分ごろ残波岬南西方沖約4Mに到着し、船長Bが自動操舵から手動操舵に切り換え、速力を約9knに減速し、ゆっくり右転しながら、魚群探知機ではえ縄漁の漁場を探索し始めた。</p> <p>船長Bは、しばらくして右舷船首方約2MにA船のマスト灯2個を視認したものの、那覇港に向かう船であり、左転することはないだろうと思って探索を続けていたが、魚群探知機の画面から顔を上げて前方を見たところ、左舷方至近距離に黒い影を認め、衝突の危険を感じて機関の回転を上げたが、両船が衝突した。</p> <p>B船は、右舷側に大きく傾き、しばらく航走して復原したものの、</p>

	<p>船長Bが衝突直後、操舵室から出ようとして海に転落し、積んでいた漁具につかまっていた。</p> <p>船長Bは、B船が約5分間航走して機関が停止したので、船上にはい上がり、友人に携帯電話によりえい航救助を依頼した。</p> <p>B船は、友人の漁船にえい航され、定係地の沖縄県北谷町^{ちやたん}浜川漁港に入港した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風速 約5m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>二等航海士Aは、本事故後、舷灯の見え方の変化が速かったので、慌てて左舵を取ったが、右舵を取って避航すべきであったと思った。</p> <p>船長Bは、漁具につかまった際、釣針が手に刺さり負傷した。</p> <p>船長Bは、救命胴衣をB船に積み込んでいたが、着用する余裕がなかった。</p> <p>A船は、1週間に1回、那覇港に入港する定期船であり、二等航海士Aが船橋当直中に航行する海域は、毎航海ほぼ同じであった。</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、残波岬南西方沖を南進中、二等航海士AがB船の緑色の舷灯を認め、右舷対右舷で通過できるものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、舷灯の見え方が緑色から緑色及び紅色、次いで紅色に変わったので、衝突の危険を感じて左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、残波岬南西方沖を右転しながら航行中、船長BがA船のマスト灯2個を認めていたものの、A船が左転することはないと思い、魚群探知機で魚影を探していたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、残波岬南西方沖において、A船が南進中、B船が右転しながら航行中、二等航海士AがB船と右舷対右舷で通過できるものと思い、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが魚群探知機で魚影を探していたため、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>
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"> ・海上衝突予防法の航法規定に基づいて衝突を避ける動作をとること。 ・接近するおそれがある他船を視認した場合、継続して動静を監視すること。 ・常時適切な見張りを行うこと。

付図1 推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位(北緯、東経) (° -' -")		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
02:21:41	26-25-10.6	127-40-37.9	187	188	12.7
02:21:52	26-25-08.3	127-40-37.5	187	188	12.6
02:22:01	26-25-06.4	127-40-37.1	186	189	12.7
02:22:11	26-25-04.3	127-40-36.8	186	188	12.6
02:22:32	26-24-59.9	127-40-36.6	181	188	12.6
02:22:41	26-24-58.0	127-40-35.8	180	186	12.5
02:22:52	26-24-55.7	127-40-35.7	176	184	12.5
02:23:01	26-24-53.8	127-40-35.7	172	182	12.4
02:23:12	26-24-51.6	127-40-35.7	157	179	12.2
02:23:16	26-24-50.8	127-40-35.8	149	178	12.0
02:23:21	26-24-49.9	127-40-36.2	142	172	11.6
02:23:26	26-24-49.2	127-40-36.7	143	163	11.0
02:23:32	26-24-48.3	127-40-37.5	151	153	10.6
02:23:34	26-24-48.1	127-40-37.7	154	151	10.5
02:23:41	26-24-47.1	127-40-38.5	168	146	10.5
02:23:49	26-24-45.8	127-40-39.1	178	152	10.2
02:23:58	26-24-44.5	127-40-39.2	178	164	9.8
02:24:02	26-24-43.7	127-40-39.2	178	170	9.8
02:24:09	26-24-42.5	127-40-39.3	180	174	10.0
02:24:19	26-24-40.7	127-40-39.2	181	178	10.3
02:24:21	26-24-40.3	127-40-39.2	181	179	10.3
02:24:32	26-24-38.3	127-40-39.2	184	180	10.7
02:24:52	26-24-34.6	127-40-38.7	189	186	11.1

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。