

船舶事故調査報告書

平成27年8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27年1月25日 06時10分ごろ
発生場所	沖縄県うるま市津堅島 ^{つげん} 東方沖 津堅島灯台から真方位099° 17.8海里（M）付近 （概位 北緯26° 12.18′ 東経128° 15.58′）
事故調査の経過	平成27年1月27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 砂利採取運搬船 ^{めいげん} 明彦丸、498トン 140088、株式会社三起海運 68.70m×13.20m×7.25m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成16年10月 B 漁船 ^{わか} 和歌丸、3.14トン ON3-09706（漁船登録番号）、個人所有 9.10m（Lr）×1.97m×0.80m、FRP ディーゼル機関、147.10kW、昭和57年3月5日 第296-16781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 59歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年11月17日 免状交付年月日 平成25年2月27日 免状有効期間満了日 平成30年5月23日 B 船長B 男性 86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52年4月15日 免許証交付日 平成24年9月18日 （平成29年12月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部に擦過傷 B 船首部に破損
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、船長Aが単独で船橋当直につき、法定灯火を表示し、12Mレンジとしたレーダーを作動させ、津

堅島東方沖を沖縄県中城湾港新港地区^{なかぐすく}に向けて針路を真方位約270°、約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により航行した。

船長Aは、A船の左舷船首15°6M付近にB船の黄色回転灯を認め、その動静を観察していたところ、次第にB船と接近するので、A船の存在を知らせようとして左舷操舵室近くの海面を投光器で照らす操作をするうちに、黄色回転灯を見失った。

船長Aは、レーダーでB船との距離を確認したところ、約1Mであり、投光器で左舷操舵室近くの海面を照らしていたので、B船がA船に気付いて避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行した。

船長Aは、B船との距離が約0.5Mとなった頃、衝突の危険を感じ、汽笛を鳴らそうとして押しボタンを探したが、慌てていたため、押しボタンを見付けられず、自動操舵から手動操舵に切り換えて右舵一杯を取った。

A船は、右転中、平成27年1月25日06時10分ごろ、津堅島東方沖において、その左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。

船長Aは、海上保安庁に本事故発生^{まじ}の通報を行った後、付近で操業していた2隻の漁船に接近して衝突の痕跡を調べたところ、B船の船首部に損傷を認めた。

A船は、到着した巡視艇からの指示で中城湾港新港地区に向かった。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、沖縄県金武湾港金武地区^{まぐん}を出港して津堅島東方沖約17Mの漁場に到着し、旗流しそでいか漁を行い、24日22時00分ごろ操業を終えて漂泊を始めた。

B船は、25日未明、津堅島東方沖を前日に操業した場所へ向けて、白色全周灯及び黄色回転灯をそれぞれ1個表示して発進し、6Mレンジとしたレーダーを作動させ、約6knの速力で自動操舵により東北東進した。

船長Bは、眠気を催したが、操舵室の両舷に渡した板に座って操舵に当たり、居眠りに陥った。

船長Bは、衝撃を受けて目が覚め、船体の状況を確認したところ、船首部に損傷を認めたが、大したことはないと思い、そのまま航行を続け、予定の操業場所でそでいか漁を始めた。

船長Bは、操業中、巡視艇乗組員による調査を受け、その後も操業を続けていたが、17時00分ごろ船首部の破損箇所から浸水していることに気付き、ビルジポンプにより排水を試みたが、同ポンプは作動するものの、排水することができずに浸水量が増加したので、帰港することとし、21時00分ごろ前部が水没しかけた状態で金武湾港金武地区に入港した。

(付図1 事故発生場所概略図 参照)

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約7m/s、視界 良好 海象：波高 約2m 日出時刻：07時15分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船が左舷方の暗がりから投光器の灯火の中に現れて衝突したのを見た。 船長Aは、B船の船首部に損傷を認めた際、船長Bが操舵室の中でたばこを吸っているのが見えた。 船長Bは、24日に操業を終えて漂泊を始める際、両色灯を消灯し、25日に航行を始める際、表示することを忘れた。 船長Bは、入港後、ビルジポンプで排水ができなかったのは、同ポンプに接続したホースに亀裂があったからだを知った。</p>
<p>分析 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 なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、津堅島東方沖を西進中、単独で船橋当直中の船長Aが、左舷方から接近するB船を認めた際、投光器で左舷操舵室近くの海面を照らしたので、B船がA船に気付いて避けるものと思ひ、見張りを適切に行っていなかったことから、B船の方位が変わらずに接近していることを気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、津堅島東方沖を東北東進中、船長Bが操舵室の両舷に渡した板に座っていたところ、居眠りに陥ったことから、A船と衝突したものと考えられる。 B船は、両色灯を表示せず、本事故時、白色全周灯及び黄色回転灯を表示していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、津堅島東方沖において、A船が西進中、B船が東北東進中、船長Aが、投光器で左舷操舵室近くの海面を照らしたので、B船がA船に気付いて避けるものと思ひ、見張りを適切に行わず、また、船長Bが居眠りに陥ったため、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>
<p>参考</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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 船橋当直中に眠気を感じた場合は、体を動かしたりするなどして眠気を払うこと。 ・ 日没から日出までは法定灯火を表示すること。

付図1 事故発生場所概略図

