

船舶事故調査報告書

平成27年5月14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9月20日 16時56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219° 5.5海里（M）付近 （概位 北緯26° 22.24′ 東経127° 38.97′）
事故調査の経過	平成26年9月22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 ^{エーシーエックス} ^{サツマ} A C X SATSUMA（パナマ共和国籍）、6,773トン 9168532（IMO番号）、TRI-TANKSHIP S.A. 123.57m×18.50m×11.00m、鋼 ディーゼル機関、5,979kW、1997年（建造） B 漁船 第三美紀丸、9.7トン ON2-0865（漁船登録番号）、船長Bほか1人 15.03m（Lr）×3.53m×1.08m、FRP ディーゼル機関、496.46kW、平成13年6月9日 第296-21318号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 57歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2012年5月28日 （2016年12月31日まで有効） 航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 41歳 締約国資格受有者承認証 一等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2013年2月27日 （2014年10月28日まで有効） B 船長B 男性 59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62年11月20日 免許証交付日 平成25年1月29日 （平成30年4月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A バルバスパウに擦過傷

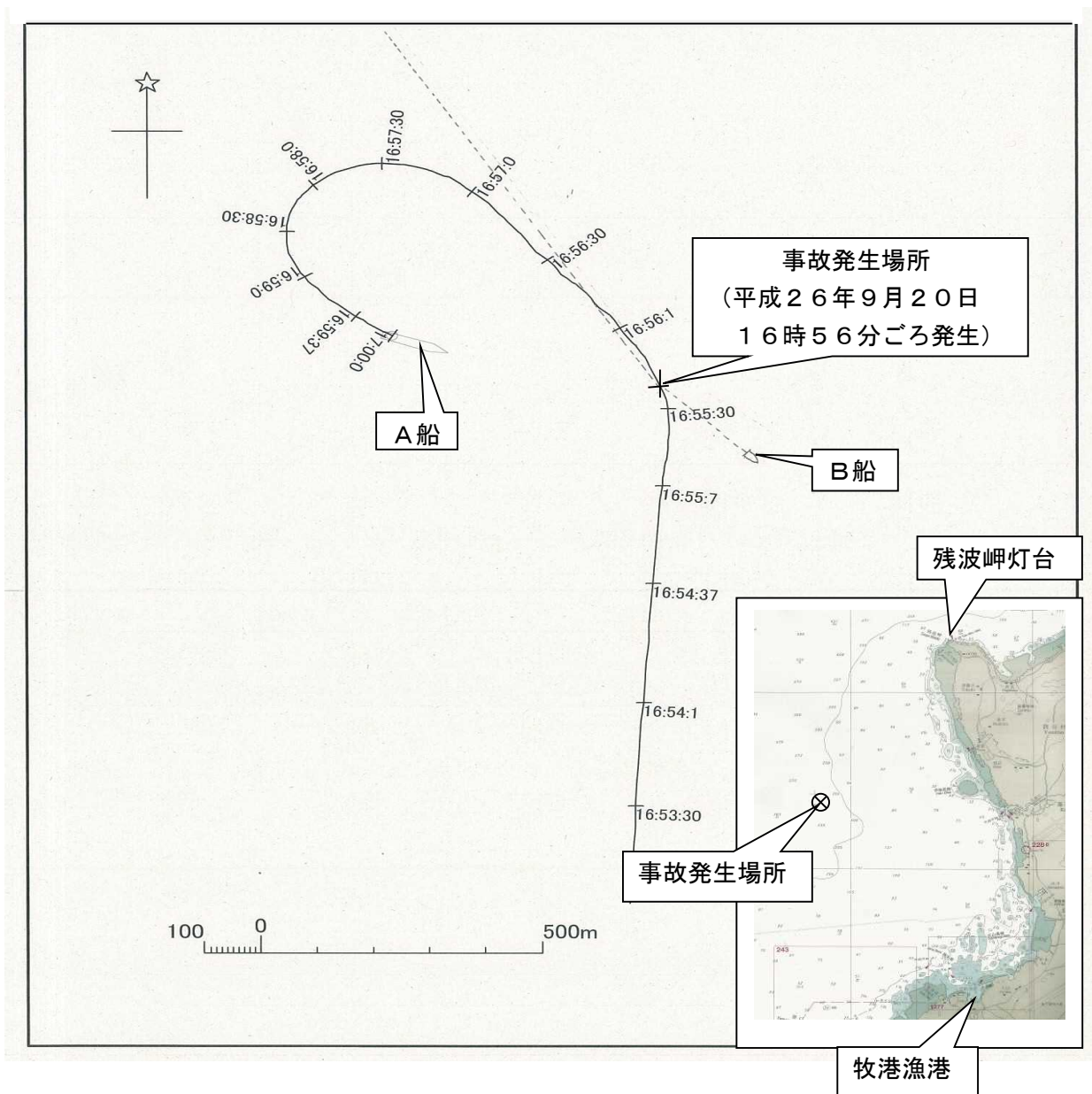
<p>事故の経過</p>	<p>B 右舷中央部から後部にかけての船側外板に破損、主機等に濡損</p> <p>A 船は、船長A及び航海士Aほか16人（大韓民国籍1人、フィリピン共和国籍15人）が乗り組み、航海士A及び操舵手1人が船橋当直につき、6Mレンジとしたレーダーを作動させ、残波岬南西方沖を針路約005°（真方位）、速力（対地速力、以下同じ。）約14ノット（kn）で自動操舵により航行した。</p> <p>航海士Aは、船橋当直についてた際、前直者から左舷前方をB船が航行しているとの引継ぎを受け、目視で確認したところ、約4～5MのところにB船を認めた。</p> <p>航海士Aは、レーダーでB船との最接近距離を測定したところ、B船がA船の後方約0.2Mを通過するとの情報を得た上に、両船が互いに進路を横切る関係にあり、A船がB船を左舷側に見ていたことから、B船がA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>航海士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、汽笛で長音1回及び短音数回を鳴らしたが、B船が針路を転じるなどの動作をとらなかったため、自動操舵から手動操舵に切り換え、右舵を取れば衝突を避けられないと思い、平成26年9月20日16時56分ごろ、左舵一杯を取った。</p> <p>航海士Aは、衝突の衝撃を感じず、また、B船が航行を続けており、甲板に乗組員が姿を見せなかったため、衝突を避けることができたものと思い、昇橋した船長に状況を説明したところ、A船及び漂流を始めたB船の損傷の有無について調査するよう命じられた。</p> <p>船長Aは、航海士AからA船のバルバスバウに白色の塗料の付着及びB船の右舷船側外板に損傷を認めたとの報告を受けて海上保安庁にVHF無線電話で事故発生 of 通報を行った。</p> <p>A船は、来援した漁船にえい航されたB船の伴走を兼ねて沖縄県那覇港に引き返した。</p> <p>（写真1、写真2参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 A船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 B船の損傷箇所</p> </div> </div> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、3Mレンジとしたレーダーを作動させ、残波岬南西方沖を沖縄県浦添市^{うらそえ}牧港漁港^{まきみなと}に向けて速力約8knで自動操舵により南東進した。</p> <p>船長Bは、単独で船橋当直中、操舵室の椅子に腰を掛けた姿勢で居</p>
--------------	---

	<p>眠りをしていたところ、B船が衝撃とともに左舷側に大きく傾いたので、飛び起き、後部甲板に出て相手船がA船であることを確認した後、クラッチを中立とし、甲板員Bと共に船体の損傷状況の確認を行い、機関室に破口が生じて浸水しているのを認めた。</p> <p>B船は、後方を航行していた漁船に牧港漁港港口までえい航された後、親族の漁船にえい航を引き継がれ、沈没のおそれがあったので、陸揚げされた。</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 晴れ、風向 南、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2.5m</p>
その他の事項	<p>船長Bは、操舵室に西日が差し込むので、右舷側のカーテンを閉めていた。</p> <p>船長Bは、台風の影響によってしばらく漁を休んでおり、また、ふだん、5日間操業するところを3日間で操業を終えたので、疲れは感じていなかったが、久しぶりの夜間操業に伴う生活リズムの変化により眠気を催したと思った。</p> <p>船長Bは、ふだんから単独で船橋当直に当たっていた。</p> <p>甲板員Bは、西日を避けて操舵室左舷側の壁とブルワークの間にサマーベッドを置いて横になり、たばこを吸っていたところ、汽笛の長音が1回聞こえた。</p> <p>甲板員Bは、汽笛を聞く前、船長Bが携帯電話により話しているのを見たので、居眠りに陥っているとは思わなかった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、残波岬南西方沖を北進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、B船が左舷方から針路を横切る態勢で接近していることを認めた際、B船がA船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、残波岬南西方沖を南東進中、単独で船橋当直中の船長Bが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。</p> <p>船長Bは、疲労の蓄積はなかったものの、久しぶりの夜間操業に伴う生活リズムの変化により眠気を催した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、残波岬南西方沖において、A船が北進中、B船が南東進中、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>
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</p>

られる。

- ・ 避航船が避けずに接近する場合は、海上衝突予防法の航法規定に基づいて衝突を避けるための最善の協力動作をとること。
- ・ 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。また、眠気を払うことができないときは、2人体制で船橋当直をすること。

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)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
16:53:30	26-21-38.7	127-38-59.2	003	003.0	14.5
16:54:01	26-21-46.1	127-38-59.7	003	003.1	14.2
16:54:37	26-21-54.6	127-39-00.4	003	003.8	14.3
16:55:07	26-22-01.5	127-39-01.0	000	005.0	14.5
16:55:30	26-22-07.0	127-39-01.4	333	359.8	13.7
16:56:01	26-22-12.8	127-38-58.4	318	329.8	12.6
16:56:30	26-22-17.6	127-38-53.7	316	319.5	12.9
16:57:00	26-22-22.4	127-38-48.9	285	314.5	12.6
16:57:30	26-22-24.5	127-38-43.1	237	278.1	10.5
16:58:00	26-22-22.9	127-38-38.7	191	236.7	8.3
16:58:30	26-22-19.6	127-38-36.9	153	195.2	7.1
16:59:00	26-22-16.4	127-38-38.1	130	149.4	6.4
16:59:37	26-22-13.5	127-38-41.4	116	129.5	6.5
17:00:00	26-22-12.2	127-38-43.7	108	121.4	6.4

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。