

船舶事故調査報告書

平成27年7月23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	乗揚
発生日時	平成26年10月29日 15時00分ごろ
発生場所	沖縄県南城市クマカ島東方の浅礁 久高島灯台から真方位253° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯26° 08.93′ 東経127° 51.70′）
事故調査の経過	平成26年10月30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Ⅱ、154トン 141908、湧川運輸株式会社 32.00m×8.00m×3.35m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成25年4月19日 B 台船 海晴、1,087トン なし、湧川運輸株式会社 60.00m×18.00m×3.75m、鋼 機関なし、平成2年6月11日
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 42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
死傷者等	なし
損傷	A 船底に擦過傷 B 船底に凹損
事故の経過	A船は、船長ほか4人が乗り組み、海砂約2,600tを積載した無人のB船を長さ約300mのえい航索で引いた引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、沖縄県中城湾を久高口に向けて約5ノットの対地速力で自動操舵により南南西進した。 船長は、単独で船橋当直につき、A船引船列が南城市久高島北方沖に設置された金武中城港チグニガ瀬灯浮標の西方約1Mを通過した頃、眠気を感じたが、久高島徳仁港西北西方沖で変針するつもりで操舵室の椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥った。

	<p>A 船引船列は、徳仁港西北西方沖の変針予定場所を通過し、平成 26 年 10 月 29 日 15 時 00 分ごろクマカ島東方の浅礁に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃で乗り揚げたことに気づき、機関を後進にかけて離礁しようとしたが、離礁できず、会社に連絡して救助を依頼した。</p> <p>A 船は、えい航索を放して潮位の上昇を待ち、再度、離礁を試みたところ、19 時 11 分ごろ、自力で離礁し、付近に錨泊した。</p> <p>B 船は、A 船の乗組員が飛び移り、両舷の錨を投下して船固めを行い、30 日 10 時 30 分ごろ、サルベージ会社の引船に引き下ろされ、同船にえい航されて A 船と共に中城湾新港に引き返した。</p> <p>本事故を目撃した通航船は、海上保安庁に通報した。</p> <p>(付図 1 推定航行経路図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約 5m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約 98cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A 船には、第二種船橋航海当直警報装置（以下「本件警報装置」という。）が設置されていた。</p> <p>船長は、ふだん、本件警報装置の操作キーを常に起動位置（作動状態になる。）としていたが、中城湾新港入口の防波堤から岸壁までの距離が長く、入港時、同防波堤を過ぎて港内に進入した際、自動操舵を使用するため、操作キーを設定位置（作動を停止した状態になる。）に切り換えて警報ブザーが鳴らないようにした。</p> <p>A 船は、自動操舵を使用して航行する際、船長が操舵室前面に位置して見張りを行っており、同位置が本件警報装置のセンサー検出領域を外れていたため、警報ブザーが鳴ることがあった。</p> <p>船長は、29 日に中城湾新港を離岸後、操舵を手動操舵から自動操舵に切り換えた際、本件警報装置の操作キーが設定位置になっていたため、起動位置にする必要があることを知らせる警報ブザーが鳴ったが、A 船引船列が防波堤を通過する直前であったため、操作パネルの停止ボタンを押して警報ブザーを止め、その後、操作キーを起動位置に切り換えることを忘れた。</p> <p>船長は、久高島及びクマカ島（高さ 8m）を視認していた。</p> <p>船長は、出港前に十分に睡眠をとれており、疲労を感じていなかった。</p> <p>船長は、船橋当直中、居眠りに陥ったことがなかったため、眠気を覚えた際に居眠りに陥ることはないと思った。</p> <p>船長は、本事故後、海上平穏であり、他船を見掛けず、緊張感が緩んだと思った。</p> <p>喫水は、A 船が、船首約 2.20m、船尾約 3.83m、B 船が、船首約 2.70m、船尾約 3.20m であった。</p>
<p>分析</p>	

<p>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>あり なし なし</p> <p>A 船引船列は、徳仁港北西方沖を久高口に向けて自動操舵で南南西進中、船長が操舵室の椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったことから、徳仁港西北西沖の変針予定場所を通過してクマカ島東方の浅礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、海上平穏であり、他船を見掛けず、緊張感が緩んだ上に、椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを行っていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長は、中城湾新港の出航時、警報ブザーにより、本件警報装置の操作キーが設定位置にあることを知っていたが、その後操舵に意識を向けていたことから、操作キーを起動位置にすることを失念した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A 船引船列が、徳仁港北西方沖を久高口に向けて自動操舵で南南西進中、船長が操舵室の椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったため、徳仁港西北西沖の変針予定場所を通過してクマカ島東方の浅礁に乗り揚げ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"> ・ 出港前点検の際、船橋航海当直警報装置の操作キーが起動位置にあることを確認すること。 ・ 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。

付図1 推定航行経路図

