

船舶事故調査報告書

令和3年10月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年11月30日 12時20分ごろ
発生場所	沖縄県北大東村北大東島南南東方沖 北大東島灯台から真方位167° 196海里（M）付近 （概位 北緯22° 44.8′ 東経132° 04.0′）
事故の概要	ばら積み貨物船XIN XIANG HAIは南南東進中、漁船第十一海皇丸は、西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年12月2日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A ばら積み貨物船 XIN XIANG HAI（パナマ共和国籍）、31,754トン 9566411（IMO番号）、N. C. N. CORPORATION B 漁船 第十一海皇丸、19トン ON2-1246（漁船登録番号）、個人所有 第282-16538号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 航海士A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 航海士（パナマ共和国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定 機関長B、一級小型・特定、六級（機関）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部、中央部及び船尾部外板に擦過傷 B 右舷船首部外板及びバルバスバウに欠損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 7、視程 約10M 海象：波向 北東、波高 約4m
事故の経過	A船は、船長ほか21人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、船長A、航海士A及び乗組員2人が船橋当直につき、レーダー1台を4Mレンジとし、レーダーにAISの情報を重畳表示させ、自動操舵により北大東島南南東方沖を約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南東進していた。 船長Aは、目視及びレーダーで周囲を確認し、他船を認めなかったため、前路に他船はいないと思い、同じ針路で航行を続けていたところ、左舷船首方至近にB船が波間に見え隠れしながら西進しているのを目視で認め、汽笛で長音を吹鳴し、手動操舵に切り替えて右舵一杯としたものの、A船の左舷船首部とB船の右舷船首部が衝突した。

	<p>船長Aは、本事故当時、波が高かったので、小型船舶のB船がレーダーに明瞭に映らず、目視でも波間に見え隠れしているB船を認めることが困難であったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長B及び機関長Bほか6人（インドネシア共和国籍）が乗り組み、機関長Bが船橋当直につき、受信専用モードとしたAISを作動させ、約7knの速力で、漁場を移動する目的で、自動操舵により西進していた。</p> <p>B船は、機関長Bが、目視及びAISで周囲を確認したところ他船を認めなかったため、短時間であれば操舵室を無人にしても問題ないと思い、食事をする目的で食堂に移動し、操舵室を無人の状態として航行を続けていたところ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、操舵室下方の無線室で仮眠をとっていた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、南南東進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、西進中、機関長Bが、短時間であれば操舵室を無人にしても問題ないと思い、食堂に移動して操舵室を無人の状態として航行を続けたことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が南南東進中、B船が西進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、機関長Bが、短時間であれば操舵室を無人にしても問題ないと思い、操舵室を無人の状態として航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・大型船舶の船橋当直者は、小型船舶が海象の状況によりレーダーに映らないことがあるので、常時、目視でも適切な見張りを行うこと。</li> <li>・単独の船橋当直者は、操舵室を無人の状態とすることなく、常時適切な見張りを行うこと。また、操舵室を離れる場合は、一時的に船橋当直を他の乗組員に交替してもらうこと。</li> <li>・大型の船舶等が往来する海域を航行又は操業する漁船は、AISを搭載して自船及び他船の情報を常に送受信可能な状態で運用することが望ましい。</li> </ul>