

船舶事故等調査報告書

平成21年10月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009門第11号	
事故等種類	衝突	
発生日時	平成21年1月10日 20時00分45秒ごろ	
発生場所	鹿児島県霧島市福山沖 若尊鼻177m山頂から真方位208° 2.5海里付近 (概位 北緯31° 39.2′ 東経130° 46.6′)	
事故等調査の経過	平成21年1月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	<p>船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 潜水艦 おやしお 2,750トン（排水量） 590（艦船番号） 防衛省</p> <p>B 警戒船 第二十八^{かめ}亀丸 4.5トン 295-31500（船舶検査済票の番号） 個人所有</p>	
乗組員等に関する情報	<p>A 艦長、自衛隊内資格（運航1級、機関1級） 機関長、自衛隊内資格（運航2級）</p> <p>B 船長、一級小型船舶操縦士</p>	
死傷者等	なし	
損傷	<p>A 複合空中線マスト（以下「マスト」という。）の擦過傷</p> <p>B 左舷船尾端防舷材の擦過傷、スパンカー桁の曲損</p>	
事故等の経過	<p>A船は、夜間、霧島市福山沖の鹿児島試験所の試験海域において、艦長Aほか84人が乗り組み、艦長Aが全般指揮を執り、各潜水速力での航行中に船体から発する雑音測定のため、水中測定装置上を何回も往復していた。</p> <p>当直に就いた機関長Aは、操船指揮を執って、潜望鏡及びマストを出せない約15ノット（kn）の潜水速力として真針路約220°で直進中、次の測定準備に入ろうと反転するため、減速及び反時計回りに回頭して約12knとなり、潜望鏡及びマストを出したところ、マストとB船の船尾が衝突した。</p> <p>また、B船は、海上自衛隊が本試験海域の警戒をさせるために用船した漁船で、船長ほか1人が乗り組み、試験海域内の灯浮標に船首を係留し、簡易標識灯を掲げ、機関を停止し、北西に向首していた。</p> <p>船長Bは、目視による見張りを行っていたところ、至近に接近する潜望鏡を認めたが、どうすることもできずに衝突した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波 北西、波高 約1m、潮流 ほとんどなし</p>	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	なし
	気象・海象の関与	なし
	判明した事項の解析	次のような可能性があると考えられる。 A船は、潜水速力約15knとして試験測定して

	<p>いたので、その間、強度上、潜望鏡等を上げられず、船位を求める手段は、慣性航法装置（SINS）が推測航法によるだけであった。</p> <p>SINSによる船位測定に誤差があった。</p> <p>艦長A及び機関長Aは、SINS表示から求められた船位に頼り、推測航法を船位確認の補助手段としていなかった。</p> <p>機関長Aは、鹿児島試験所から終了合図がなかったが、SINSによる船位測定報告から、既に試験測定は終了したものと憶測し、次の測定準備に入ろうと反転を始め、艦長Aも異議を唱えなかった。</p> <p>機関長Aは、減速及び反時計回りに回頭し、約12knになったころ、潜望鏡及びマストを出した。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、試験海域において、A船が潜水して船体から発する雑音の測定を実施中、B船が試験海域に設置された灯浮標に係留して警戒中、A船が適切な船位測定を行わなかったため、減速して反時計回りに回頭中にマストを海面上に出したところ、同マストとB船とが衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>