

## 船舶事故調査報告書

平成22年12月9日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 山本 哲 也  
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成21年7月7日 22時04分ごろ
発生場所	東京都大島町伊豆大島灯台から真方位291° 4.6海里（M）付近 （概位 北緯34° 49.5′ 東経139° 17.1′）
事故調査の経過	平成21年7月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2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 <sup>タイライン</sup> THAILINE 2（マレーシア船籍）、5,555トン 9010046（IMO番号）、THAILINE SDN. BHD. 98.17m×18.80m×7.85m、鋼 ディーゼル機関、2,425kW、1991年1月 B 貨物船 第八やわた丸、199トン 131451、芙蓉海運株式会社 61.00m×9.30m×5.42m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成2年3月
乗組員等に関する情報	A 航海士A（三等航海士、中華人民共和国籍） 男性 25歳 締約国資格受有者承認証 当直航海士（マレーシア発給） 交付年月日 2009年5月26日 （2010年3月22日まで有効） B 船長B 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成4年6月25日 免状交付年月日 平成18年10月26日 免状有効期間満了日 平成24年6月24日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に破口及び擦過傷 B 船首部圧壊及び揚錨機損壊
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか18人が乗り組み、航海士Aが、甲板手と共に船橋当直につき、針路約225°（真方位、以下同じ。）速力約11.2ノット（kn）で自動操舵により航行中、平成21年7月7日21時30分ごろ、伊豆大島風早埼の北方約5.1M付近で、霧により視程が約0.5Mまで低下した。 航海士Aは、機関用意を機関部当直者に連絡し、3台装備されたレーダーのうち、1台のレーダーを3Mレンジで使用して、ARPA最接近距離警報を0.5Mに設定し、オフセンターとして監視中、21時50分ごろ、

	<p>左舷船首方約4.6MにB船の映像を初めて探知した。このころ視程が約100～200mとなった。</p> <p>航海士Aは、B船の映像が約3Mに接近し、その方位が右舷船首方に変化したので、21時56分ごろ、A船の針路を徐々に左に転じたが、21時59分ごろ、A船が約220°に向首してB船との距離が約2Mのとき、ARPA最接近距離警報が鳴り、B船と衝突の危険を感じた。</p> <p>航海士Aは、AISやレーダーで周囲の船舶やB船の状況を監視していたが、22時01分ごろ、B船が右転したことに気づき、22時03分ごろ甲板手に左舵5°、続けて同10°、同15°、同20°、同30°及び左舵一杯を命じたが、22時04分ごろ、右舷船首方にB船の紅灯を視認したとき、約184°に向首したA船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか1人が乗り組み、航海士Bが単独で当直につき、約10knの速力で自動操舵により航行中、20時10分ごろ、静岡県下田市神子元島の北方約1M付近で針路を約052°に定めたととき、霧により視程が約100～200mとなったので、船長Bにその旨の報告を行った。</p> <p>船長Bは、20時20分ごろ昇橋し、航海士Bを左舷ウイングで目視による見張りに当たらせ、2台のレーダーを3M及び1.5Mレンジで、ヘッドアップとして使用し、自らレーダー監視及び操船を行った。</p> <p>船長Bは、レーダーを監視中、右舷船首方約3MにA船の映像を初めて探知し、その映像が船首輝線に沿って並行に接近して約2.5Mとなったとき、A船と右舷を対してもう少し離れて通過しようと思い、針路を左に約20°転じた。</p> <p>船長Bは、A船が約1Mに接近したとき、その映像の方位に変化がないものと思い、このままではA船と右舷を対して通過できないので、左舷を対して通過しようと針路を右に約20°転じた。</p> <p>船長Bは、航海士Bの報告により、左舷船首約10°約100mにA船の緑灯を視認したとき、主機回転数を下げて左舵一杯としたが、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p>		
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南南西、風力 4、視程 約100～200m  海象：平穏  特記事項：事故当時、関東海域に海上濃霧警報、伊豆諸島北部には濃霧注意報が発表されていた。</p>		
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、航行中、いずれも航海灯を点灯していたが、視界制限状態における汽笛による霧中信号を吹鳴していなかった。</p> <p>A船及びB船は、航行中、いずれも国際VHF無線電話の16チャンネルを聴取していたが、国際VHF無線電話による交信を行っていなかった。</p> <p>A船及びB船は、互いに接近中、いずれも減速を行わなかった。</p> <p>B船のレーダーは、ARPA機能を有してはいなかった。</p> <p>航海士Aは、当直中、視界制限状態になったとき、船長Aにその旨を報告しなかった。</p>		
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="517 2000 815 2040">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 2000 1460 2040">あり</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり
乗組員等の関与	あり		

	<p>船体・機関等の関与          気象・海象の関与          判明した事項の解析</p>	<p>なし          あり</p> <p>事故発生当時、事故発生海域は、視程が約100～200mの視界制限状態であったものと考えられる。</p> <p>視界制限状態の伊豆大島北西方沖において、A船が南西進中、B船が北東進中、両船がレーダーのみで互いを船首方に探知した後、著しく接近することとなった際、航海士Aが、B船を避けようとして左に約5°の針路変更を行って航行し、また、船長Bが、A船を避けようとして針路を左に約20°転じたのち、右に約20°転じて航行したため、両船が衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>航海士Aは、レーダーでB船の映像を左舷船首方に初めて探知し、その方位が右舷船首方に变化したので、B船と右舷を対して通過する態勢であると判断し、通過距離を広げようと、左に約5°の針路変更を行ったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダーでA船の映像を右舷船首方約3Mに初めて探知し、A船の映像が船首輝線に沿って並行に接近していたのを見て、A船と右舷を対して通過する態勢であると判断し、通過距離を広げようと、針路を左に約20°転じた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、針路を左に約20°転じたのち、A船が約1Mに接近したとき、A船の映像に方位変化がなく、そのまま航行すればA船と右舷を対して通過できないと判断し、左舷を対して通過しようと針路を右に約20°転じた可能性があると考えられる。</p> <p>A船及びB船が、国際VHF無線電話を活用し、互いの避航動作について情報交換を行っていたら、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、視界制限状態の伊豆大島北西方沖において、A船が南西進中、B船が北東進中、両船がレーダーのみで互いを船首方に探知した後、著しく接近することとなった際、航海士Aが、B船を避けようとして左に約5°の針路変更を行って航行し、また、船長Bが、A船を避けようとして針路を左に約20°転じたのち、右に約20°転じて航行したため、両船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>	