

## 船舶事故調査報告書

平成26年10月30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6月1日 03時20分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬南南東方沖 伊良湖岬灯台から真方位157° 1.8海里（M）付近 （概位 北緯34° 33.1′ 東経137° 01.8′）
事故調査の経過	平成26年6月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
<b>事実情報</b> 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 第八大共丸 <sup>だいきょう</sup> 、690トン 135513、大分共同海運株式会社（以下「A社」という。）、株式会社エイワマリン（船舶借入人） 79.20m×13.50m×7.60m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成8年10月26日 B 漁船 第八金昇丸 <sup>きんしょう</sup> 、7.3トン AC2-3350（漁船登録番号）、個人所有 13.65m（Lr）×3.26m×1.02m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和58年7月23日
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 65歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和54年10月12日 免状交付年月日 平成24年11月7日 免状有効期間満了日 平成30年6月10日 B 船長B 男性 66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50年3月7日 免許証交付日 平成21年11月16日 （平成27年3月4日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウに擦過傷 B 左舷船尾ブルワークに破口、左舷船底に凹損及び破口
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが単独で当直に当たり、自動操舵により、伊勢湾第2号

灯浮標と伊良湖水道航路第2号灯浮標との間に向けて約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で渥美半島南方沖を西進した。

航海士Aは、伊良湖岬南東方沖において、距離レンジを6Mとした操舵室右舷側のレーダー、3Mレンジとした中央寄りのレーダー及びGPSプロッターを作動させ、レーダー画面で伊良湖水道航路と伊良湖岬との間を通過した多数の漁船が、渥美半島南方の沿岸を東進していることを認めた。

航海士Aは、西北西進中、霧で急に視界が悪くなり、平成26年6月1日03時20分ごろ、伊良湖岬灯台から真方位157°1.8M付近において、右舷船首約15°至近に他船の左舷灯を認め、手動操舵に切り替えて右舵一杯を取ったところ、船尾方に左舷方を通過した船の白灯が見えた。

航海士Aは、主機の回転数を下げて減速し、昇橋した船長Aに近くを通過した船がいたとの報告を行った後、降橋して船首の外板を確認したが、損傷しているように見えず、何事もなかったものと思い、船長に報告して航行を続けた。

航海士Aは、海上保安庁からの衝突した船がある旨の情報をVHF無線電話で聞いて船長Aに伝え、船長Aが海上保安庁に衝突したかもしれないとの通報を行った後、愛知県名古屋港B-3岸壁に着岸した。

航海士Aは、A船の積荷が揚げられ、船首の喫水が浅くなった状態で確認したところ、バルバスバウに擦過傷を認めて衝突した事実を知った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、GPSプロッターを作動させ、朝日礁灯浮標へ向け、約13~15knの速力で南進した。

船長Bは、先に漁場に向かった漁船から伊良湖岬付近や渥美半島沿岸では霧が濃いのが、渥美半島南方沖の漁場では視界が良いとの連絡を受け、伊良湖水道航路と伊良湖岬との間を通過してから、伊勢湾第1号灯浮標付近を経由し、渥美半島南方沖の漁場に向かうこととした。

船長Bは、伊良湖岬を通過した頃から、視界が悪くなり、時折、船首が見える程度となったので、付近を航行中の僚船の回転灯を見ながら、併走した。

船長Bは、船首方に伊良湖水道航路第2号灯浮標の灯火を認め、左回頭を行ったところ、僚船の回転灯を見失い、視界制限海域から早く抜け出したいと思い、速力を約5~6knに減速し、低速力を維持するために主機クラッチの嵌脱かんだつを繰り返しながら南東進を続けた。

船長Bは、03時20分ごろ、伊良湖岬南南東方沖において、左舷方から接近する船舶の気配を感じ、増速したが、B船の左舷船尾とA

	<p>船の船首とが衝突した。</p> <p>船長Bは、主機のクラッチを中立状態として船尾に移動し、左舷船尾のブルワークの破損及び機関室への浸水を認め、主機を止め、僚船に援助を依頼した後、来援した僚船等に両舷から横抱きされ、数台のポンプで排水を行いながら、船首方の2隻の僚船等にえい航されて愛知県南知多町篠島港に帰った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 濃霧、風 静穏、視程 約10～100m</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>田原市には、5月31日18時40分に発表された濃霧注意報が本事故当時も継続していた。</p>
その他の事項	<p>A船は、土壌約1,375tを積載し、喫水が船首約3.9m、船尾約5.4mであった。</p> <p>航海士Aは、本事故前、レーダー画面で右舷船首約2Mに1つの映像を認めたが、接近する船舶ではないと思い、レーダー画面に注意を向けていなかった。</p> <p>A社が定めた安全管理規程の運航基準には、次のとおり記載されている。</p> <p>第3条 4 船長は、航行中、周囲の視程に関する情報を確認し、次に掲げる条件に達したと認めるときは、当直体制の強化、レーダーワッチ等による厳格な見張り及び曳船等による先導等、付加的に安全措置を講ずるとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は経路変更の措置をとらなければならない。(1) 視程が500m以下の時</p> <p>A船は、霧中信号を吹鳴していなかった。</p> <p>航海士Aは、視界制限時、減速することや必要に応じて船長を起こすことなどの指示を船長Aから受けていた。</p> <p>航海士Aは、休暇を除き、A船に約7年間乗船し、本事故発生海域の航行経験が豊富にあった。</p> <p>B船は、レーダー及び音響信号設備がなかった。</p> <p>B船は、網入れ時刻に合わせ、僚船2隻と共に篠島港を出港し、僚船2隻にはレーダーが装備されていた。</p> <p>船長Bは、約50年間の乗船経験があり、本事故当時、救命胴衣を着用していた。</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B あり
船体・機関等の関与	A なし、B なし
気象・海象の関与	A あり、B あり
判明した事項の解析	<p>A船は、霧で視界制限状態となった伊良湖岬南南東方沖を西北西進中、航海士Aが、衝突直前に右舷船首方のB船に気付いたことから、右舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、霧で視界制限状態となった伊良湖岬南南東方沖を南東進中、船長Bが併走していた僚船の回転灯を見失い、視界制限海域から抜け出そうと思い、レーダーがないので、目視で見張りを行って航行を続けたことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、霧で視界制限状態となった伊良湖岬南南東方沖において、A船が西北西進中、B船が南東進中、航海士Aが衝突直前に右舷船首方のB船に気付き、また、船長Bが、レーダーがないので、目視で見張りを行って航行を続けたため、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>
<b>参考</b>	<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>・ 視界制限状態の中を航行するときは、視界の状況に応じ、十分に減速し、霧中信号を吹鳴すること。</li> <li>・ 視界制限状態の海域を航行中においては、他の船舶を早期に探知できるよう、レーダーレンジを切り替えるなどし、レーダーによる周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 視界制限状態において、レーダーを装備していない船舶は、必要に応じて停止すること。</li> </ul>