

船舶事故調査報告書

平成26年11月20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25日 20時08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155° 0.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 33.9′ 東経137° 01.4′）
事故調査の経過	平成26年7月2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。
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 漁船 第八東海丸 ^{とうかい} 、40トン 140036、有限会社第八東海丸 27.55m×4.90m×2.19m、アルミニウム合金 ディーゼル機関、670kW、平成16年7月31日 B 水先船 いらご1、19トン 243-37875愛知、株式会社IMS 19.65m×4.00m×1.83m、FRP ディーゼル機関2基、846kW（合計）、平成19年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 29歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成17年3月4日 免状交付年月日 平成22年4月8日 免状有効期間満了日 平成27年4月7日 乗組員A 男性 43歳 六級海技士（機関） 免許年月日 平成23年7月8日 免状交付年月日 平成23年7月8日 免状有効期間満了日 平成28年7月7日 B 船長B 男性 51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61年4月14日 免許証交付日 平成22年11月1日 （平成28年4月13日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首外板に擦過傷、バルバスバウに凹損 B 右舷船尾ブルワークに亀裂、右舷のクロスビット及び居室上部のハンドレールに曲損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A、乗組員A及び機関長Aほか4人が乗り組み、法定灯火を表示し、渥美半島南東方沖を約10.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により、西進中、単独で船橋当直中の乗組員Aが、右舷船首方に漂泊している漁船の灯火を認め、左に変針して同漁船を通過した後、GPSプロッターを見て自動操舵の設定針路を伊良湖水道航路と伊良湖岬との間に向けるように右舷方に変えた後、船首方に注意を向けていた。</p> <p>A 船は、西進中、平成26年6月25日20時08分ごろ、伊良湖岬南南東方沖において、乗組員Aが、衝突直前、船首方至近にB船の白灯を認め、自動操舵の設定針路を変えようと思った直後、船首とB船の右舷船尾とが衝突した。</p> <p>機関長Aは、衝撃音を聞き、操舵室船尾側の寝台から出て主機を停止し、船長Aは、B船との連絡を行った。</p> <p>B 船は、船長Bほか1人が乗り組み、法定灯火及び水先灯を表示し、伊良湖岬南東沖の水先人乗船場所において、水先する船舶に水先人を移乗させ、伊良湖航路を通過する船舶から別の水先人を移乗させる予定時刻に調整するため、6～7knで北西進した。</p> <p>船長Bは、伊良湖岬南南東方沖において、6Mレンジのレーダーで前方を観察し、接近する船舶がないと思い、朝日礁灯標と伊良湖水道航路第2号灯浮標の間に向けて航行を続け、ふと操舵室船尾側の窓を見たところ、A船の左舷灯を認め、主機の操縦レバーを上げたが、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、操縦レバーを上げても増速せず、舵を左右に取っても船首が変わらなかったが、右舵一杯を取ったところ、B船が、右に回頭し始め、A船から離れたので、主機を止めて損傷状況を確認し、A船と共に田原市伊良湖港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約2.2m/s、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、乗組員Aに船橋当直を引き継いだ後、操舵室船尾側にある寝台で横になり、乗組員Aから伊良湖水道航路に接近したとの報告を受け、寝台で座っていた。</p> <p>A 船は、レーダー2台を3Mレンジとし、エコートレイルを作動させていたが、本事故前、乗組員Aは、B船の映像に気付かなかった。</p> <p>乗組員Aは、約7年前からA船に乗り組み、約5年間、船橋当直を行っており、必要に応じて船長を起こす指示を船長Aから受けていた。</p> <p>乗組員Aは、甲板部航海当直部員の認証を受けていなかった。</p>

	<p>船長Bは操舵室中央にある操縦席に、甲板員Bは右舷側の椅子にそれぞれ腰を掛けていた。</p> <p>B船は、移乗予定の水先人が乗船している船舶が、伊良湖水道航路を通過し、水先人が下船する前にパイロットラダーなどの準備状況を確認するため、朝日礁灯標と伊良湖水道航路第2号灯浮標の間に向けて航行していた。</p> <p>B船は、レーダーを作動させ、船長Bが前方に注意を向けていたものの、後方を見ていなかった。</p> <p>船長Bは、約31年間水先船に乗り組み、船長として約25～26年の乗船経験があった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、伊良湖岬南南東方沖を西進中、乗組員Aが衝突直前に船首方至近のB船に気付いたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の船舶所有会社は、乗組員Aが甲板部航海当直部員の認証を受けていなかったことから、単独の船橋当直を行わせてはならなかった。</p> <p>B船は、伊良湖岬南南東方沖を北西進中、船長Bが、前方に注意を向けていたことから、船尾方から接近しているA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、伊良湖岬南南東方沖において、A船が西進中、B船が北西進中、乗組員Aが衝突直前に船首方至近のB船に気づき、また、船長Bが前方に注意を向けていたため、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>
<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"> ・当直中、一方向にのみに集中せずに周囲の見張りを適切に行うこと。 ・レーダーの距離レンジを切り換えるなどし、レーダーを適切に使用して見張りを行うこと。