

船舶事故調査報告書

令和元年8月7日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成30年6月7日 15時25分ごろ
発生場所	愛知県南知多町師崎港東方沖 師崎港南防波堤灯台から真方位101°780m付近 (概位 北緯34°41.8' 東経136°59.0')
事故の概要	貨物船第一天照丸は、南進中、また、漁船繁一丸は、南西進中、 両船が衝突した。 第一天照丸は、球状船首部に擦過傷を生じ、また、繁一丸は、右舷 船尾部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年6月11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 貨物船 第一天照丸、498トン 134850、蛭子海運有限会社（船舶所有者）、明港汽船株 式会社（船舶管理会社、A社） 75.42m×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年1月 B 漁船 繁一丸、4.91トン AC3-21085（漁船登録番号）、個人所有 11.08m (Lr) × 2.58m × 0.76m、FRP ディーゼル機関、139.75kW、昭和51年9月30日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 77歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年4月8日 免状交付年月日 平成26年1月27日 免状有効期間満了日 平成31年4月15日 B 船長B 男性 78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49年11月22日 免許証交付日 平成26年7月22日 (令和2年2月28日まで有効)
死傷者等	なし

損傷	<p>A 球状船首部に擦過傷</p> <p>B 右舷船尾部外板に破口、船底部に擦過傷、主機等に濡損（全損）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、水温 約21℃</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、空船の状態で、平成30年6月7日14時20分ごろ岡山県玉野市日比港に向けて愛知県衣浦港を出港した。</p> <p>船長Aは、単独で船橋当直につき、GPSプロッター及び1.5～3海里（M）レンジに設定したレーダーを作動させ、南知多町日間賀島西方沖を、航行中の漁船を避けながら手動操舵で舵輪の後方に立って、針路約178°（真方位、以下同じ。）及び約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していた。</p> <p>船長Aは、船橋前部で見張りに当たっていたところ、15時23分ごろ、目視及びレーダーでA船の左舷船首約40°、約500mに、船首を南西方に向けているB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船が漁具を搭載し、船首の波切りがないように見えたので、漂泊していると思い、針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>船長Aは、伊良湖水道航路入航の位置通報ライン（MSライン）を通過したので、自動操舵に切り替え、操舵スタンドの右舷方約4mの所にあるVHF無線電話に向かい、伊勢湾海上交通センターに位置通報を行った。</p> <p>船長Aは、船橋前部に戻ったところ、左舷船首約70～80mを航行するB船に気付き、衝突の危険を感じ、自動操舵から手動操舵に切り替え、右舵約20°に続いて右舵一杯を取ったものの、B船がA船の左舷船首側に隠れて見えなくなった。</p> <p>船長Aは、15時25分ごろ、右舷後方を見たところ転覆した状態のB船を認め、衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船近くに戻り、近くにいた漁船が船長Bを救助したのを確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、付近に投錨した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、底びき網漁を行う目的で7日15時00分ごろ南知多町南方沖に向けて日間賀島久瀨港を出港した。</p> <p>B船は、船長Bが日間賀島西方沖において、角石灯標と南知多町鼠島の間を通過した後、針路約230°及び約6knの速力で、舵輪後方の椅子に腰を掛け、手動操舵により、前方を航行中の複数の漁船や釣船を見ながら航行していた。</p> <p>B船は、船長Bが後部からガシャンという大きな衝突音を聞くのと同時に船体後部が持ち上げられ転覆した。</p> <p>船長Bは、閉じ込められた操舵室から間もなく自力で脱出し、付近を航行していた漁船に救助され、A船と衝突したことを知った。</p>

	<p>B船は、所属する漁業協同組合の漁船に横抱きされ、久湊港に運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船が転覆している状況、写真4 B船の損傷状況参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、AISを搭載していなかったため、伊良湖水道航路入航前の位置通報を行う必要があった。</p> <p>A船は、A社の運航基準により、狭水道航行時には船長及び航海士の2人で船橋当直を行うよう定められていた。</p> <p>船長Aは、VHF無線電話で伊勢湾海上交通センターに位置通報を行うので、B船から目を離し、B船とお互いに接近する状況であることに気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、前方を航行中の複数の漁船や釣船を見ていたので、右舷方から接近するA船に気付かなかったと、本事故後に思った。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、日間賀島西方沖を南進中、船長Aが、左舷船首方にB船を認めた際、B船が漂泊していると思い、B船から目を離し、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、航行中のB船と接近する状況に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船が漁具を搭載し、船首の波切りがないように見えたので、漂泊していると思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、日間賀島西方沖を南西進中、船長Bが、前方を航行中の複数の漁船や釣船に意識を向け、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、右舷船尾方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、日間賀島西方沖において、A船が南進中、B船が南西進中、船長Aが、左舷船首方にB船を認めた際、B船が漂泊していると思い、B船から目を離し、針路及び速力を保持して航行を続けたため、航行中のB船と接近する状況に気付くのが遅れ、また、船長Bが、前方を航行中の複数の漁船や釣船に意識を向け、針路及び速力を保持して航行を続けたため、右舷船尾方から接近するA船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・近くに他船を認めた際、安全に通過するまで、継続的な動静監視を行うこと。 ・狭水道の通過前は、余裕のある時機に、接近する他船等の動静を

	<p>見極め、必要に応じて見張りの増員や速力の低減を行い、十分な見張りを確保すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・当直体制は、運航基準に基づく配置とすること。・航行中は、前方ばかり見ることなく、周囲の船についてもよく見るよう、全周に渡って常時適切な見張りを行うこと。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

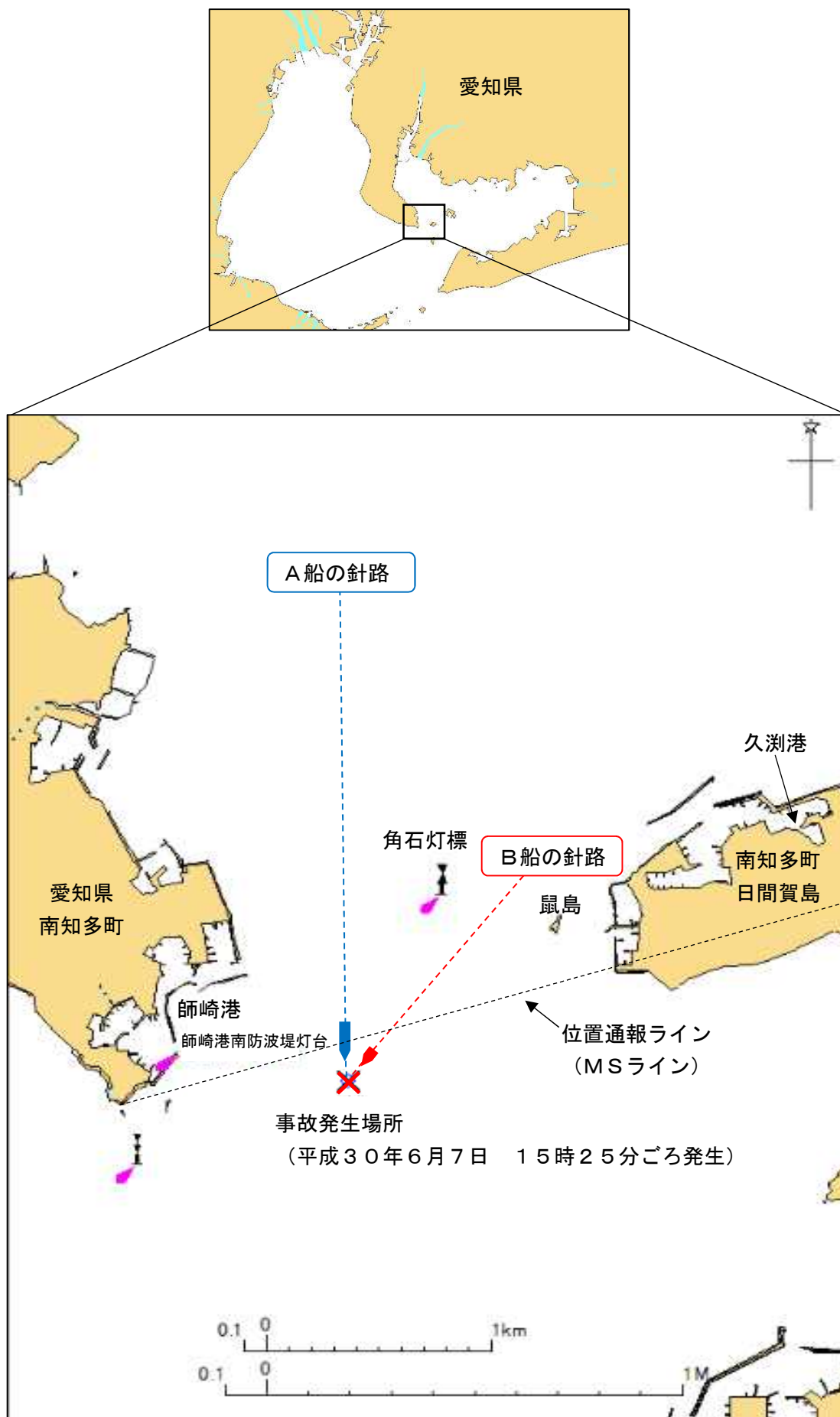


写真1 A船



写真2 A船の損傷状況



写真3 B船が転覆している状況



写真4 B船の損傷状況

