

船舶事故調査報告書

令和2年1月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年11月12日 13時05分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖港西方沖 伊良湖岬灯台から真方位292° 2.35海里付近 (概位 北緯34°35.6′ 東経136°58.3′)
事故の概要	貨物船第五稲宝山丸は、南進中、また、漁船太盛丸は、東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年12月16日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 第五稲宝山丸、199トン 134648、丸宝汽船有限会社 B 漁船 太盛丸、4.03トン ME3-44199（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） 機関長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 操舵室左舷側壁に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長A及び機関長Aほか2人が乗り組み、機関長Aが単独で船橋当直に当たり、伊良湖水道航路に向かって自動操舵により南進していた。 機関長Aは、A船の右舷方にA船の進路を横切る態勢で接近するB船を初認し、B船が、少し前に右舷方に見掛けた漂泊中の漁船数隻のうちの1隻であり、近くを航行するA船の動静に注意を払いながら移動を始めたはずなのでA船の至近に接近することはないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。 A船は、機関長Aが、B船の針路及び速力に変化が見られないので衝突の危険を感じ、手動操舵に切り換えて左舵一杯を取り、主機を停止したものの、B船と衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、漁を終えて自動操舵で東進中、船長Bが、漁具の整備を行いながら航行を続けていたところ、A船と衝突した。
分析	A船は、南進中、船橋当直中の機関長Aが、B船がA船に気付いて

	<p>いて至近に接近することはないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、回避動作を取る時機が遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東進中、船長Bが、漁具の整備を行いながら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>
原因	<p>本事故は、A船が南進中、B船が東進中、船橋当直中の機関長Aが、B船がA船に気付いていて至近に接近することはないと思い、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが漁具の整備を行いながら航行を続けたため、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"> ・航行中に接近する他船を認めた場合は、思い込みで予測することなく、動静監視を行って衝突のおそれの有無を判断すること。 ・航行中は、他の作業を行うことを避け、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。