

船橋の情報共有がなかった内航タンカーと見張りを増強しなかった内航貨物船とが衝突

概要：ケミカルタンカーA 船は東北東進中、セメント運搬船 B 船は西北西進中、視界制限状態となった姫路市家島北北西方沖において、両船が衝突した

A 船：球状船首部に凹損、船首部のハンドレールに曲損 死傷者なし

B 船：左舷中央部に破口を生じ、転覆・沈没 甲板長が転倒して右鎖骨骨折

視界制限

夜間

A 船（内航タンカー）

総トン数：748 トン
L × B × D：72.4m × 11.5m × 5.3m

船長 A：操船指揮及び操舵
航海士 A 及び機関長 A：レーダー配置

天気：霧雨
風：穏やか
視程：100～200m
海上濃霧警報（瀬戸内海）

B 船（内航貨物船）

総トン数：699 トン
L × B × D：70.0m × 11.5m × 5.1m

甲板長 B が単独で船橋当直

19:52 ごろ

船長 A は、北東進中、レーダーで右舷船首 31° 6M 付近に B 船を探知

19:55 ごろ

西北西進中、レーダーで左舷船首 10° 5M 付近に A 船を探知

航海士 A は、B 船が近づいてきているように感じたが、船長 A が操船に当たっているので任せておけば大丈夫と思い、B 船の動静を報告しなかった

20:00 ごろ

A 船を 2.8M 付近に認めたものの、レーダーで系統的な観察を行っていなかったため、A 船が左舷方を通過すると思った

20:01 ごろ

推薦航路に沿って右に約 15° 変針（東北東進）

A 船と行き違う際の距離をとるつもりで、手動操舵に切り替えて右に約 2° 変針

船長 A は、離れた位置から時折レーダー画面をのぞき込んでいたが、航海士 A 及び機関長 A から B 船の動静についての報告がなく、情報の共有がなされていなかった

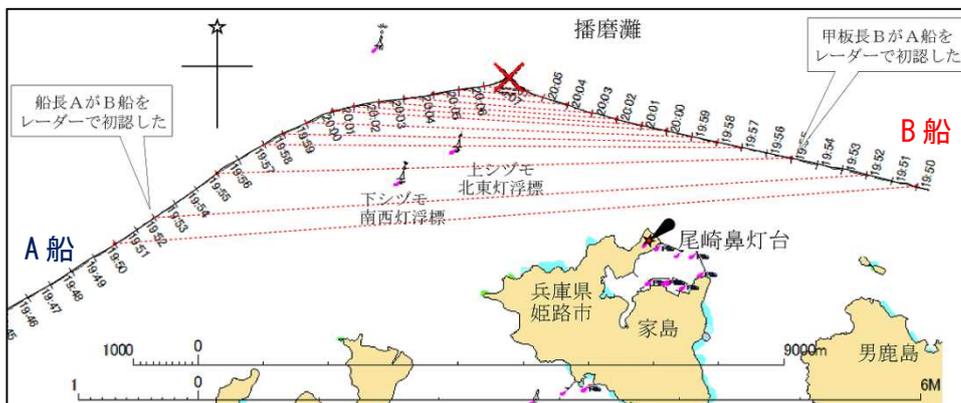
船長に昇橋を要請しなかったため、レーダー監視員等の増員配置が履行されずに航行を続けた

船長 A は、B 船のベクトル表示が A 船の針路と平行に見えたので、右舷を対して通過するものと思い、左舷を取って約 075° の針路にした

A 船と約 0.7M となったので、右舵一杯としたが、どのくらい転針するか迷い、一旦舵を中央に戻し、再び右舵一杯とした

20:07 ごろ

船長 A は、右舷船首 5° 100m 付近に B 船の红灯を認め、右舵一杯としたが両船が衝突した



再発防止に向けて（事故防止策）

視界制限状態となった際には、見張り員を配置するなどして、その時の状況に適した全ての手段により、常時適切な見張りを行い、得た情報を当直者間で共有し、海上衝突予防法の航法等に従って適切な措置を講じること

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成 27(2015)年 8 月 27 日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsh/ship/rep-acci/2015/MA2015-9-21_2014kb0039.pdf