

3. 死亡・行方不明者が発生した船舶間の衝突事故の事例

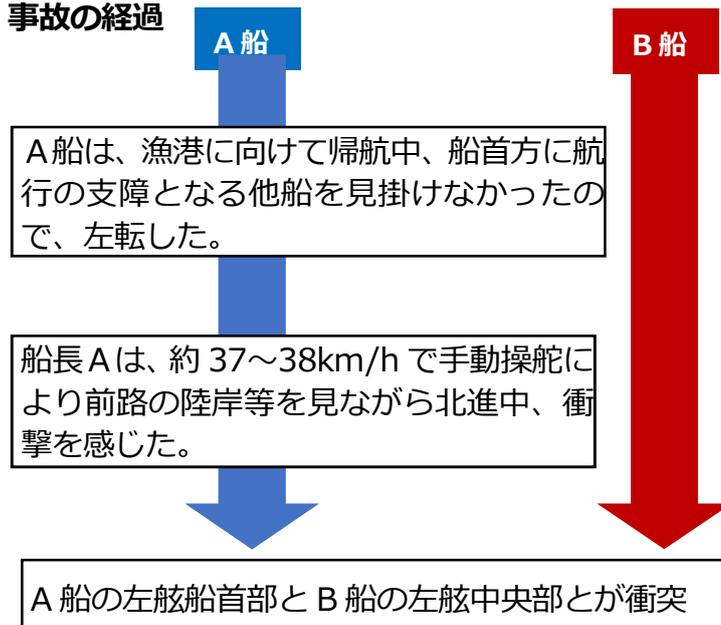
本章では、死亡・行方不明衝突事故の事例をご紹介します。事故時の状況、事故の原因及び再発防止策をご覧ください。

1 漁船が帰航中、船首方に死角が生じた状態で航行し、航行中の漁船と衝突

事故の概要：A 船（漁船、9.55 トン、1 人乗組み）が北進中、B 船（漁船、2.17 トン、1 人乗組み）は西進中（推定）、07 時 30 分ごろ、両船が衝突した。

船長 B が胸部大動脈離断により死亡した。

事故の経過



A 船操舵場所前面視界状況



A 船操舵室右舷前面窓

- ・ A 船は、船長 A が、ふだんの操船場所である A 船の操舵室右舷側の舵輪の前に立って前路を見た場合、**左舷前方の広範囲にクレーンの支柱による死角が生じる状況であった。**
- ・ 船長 A は、クレーンの支柱により生じる死角の状況について正確に把握しておらず、操縦場所に立ってふだんどおり前路の見張りを行った場合であっても、**左舷船首方約 20~30°の範囲に死角が生じることを本事故後に知った。**

原因：本事故は、A 船が北進中、船長 A が、**前路に航行の支障となる船舶がないと思い、左舷船首方に死角が生じた状態で航行を続けたため、B 船と接近している状況に気付かず、A 船の左舷船首部と B 船の左舷中央部とが衝突したものと考えられる。**

再発防止に向けて（事故の防止対策）

- ・ 船長 A は、本事故後、本件クレーンにより前路の見張りに**死角が生じることがないよう、A 船の見張りに 2 人で当たることとした。**
- ・ 操船者は、甲板上の構造物で生じる**死角の状況を正確に把握して見張りに当たること。**
- ・ 操船者は、船首方に死角が生じている時、常に船首を左右に振ったり、また、単一の場所からの見張りを行うのではなく、可能な限り操縦場所から移動するなどし、**死角を補う見張りを行うこと。**

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います。(2020 (令和 2) 年 11 月 26 日公表)

https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/MA2020-10-24_2019hs0139.pdf