

3 両船が相手船に気付かず、針路及び速力を保持して航行中に衝突

事故の概要：A 船（自動車運搬船、58,250 トン、22 人乗組み）が東北東進中、B 船（漁船、19 トン、9 人乗組み）は南東進中、09 時 44 分ごろ、両船が衝突した。
船長 B が行方不明となった。

事故の経過

A 船

B 船

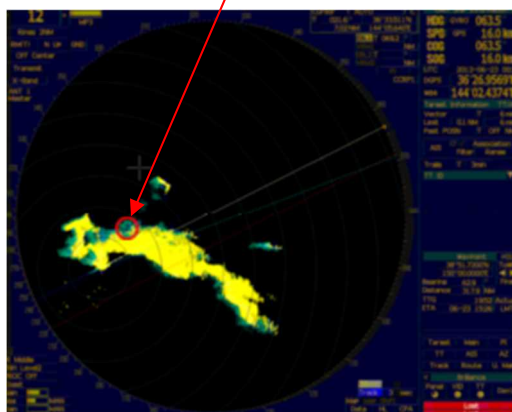
三等航海士 A（三航士 A、単独当直）は、しゅう雨に遭遇し、船首マストをわずかに視認できる状態まで視界が悪化した。

甲板員 B（単独当直）は、操舵室のレーダー画面上正横より前方に他船の映像を認めなかった。

三航士 A は、降雨の影響を受けたレーダー画面上に他船の映像を認めず、AIS による他船の情報表示がなく、大洋航海中であり、**周囲に他船はいないものと思った。**

甲板員 B は、見張り室へ上がり、床板の上に座って後部壁面に背中をつけ、右舷前方約 45°から**後方が壁面によって死角となった状態**で見張りを続けていた。

B 船の船位（推算）



A 船のレーダー映像
(他船の映像は認められない)

A 船の船首部と B 船の右舷中央部とが衝突

- ・三航士 A は、**降雨の影響を受けたレーダーの画面に B 船の映像が映っていなかった**ことにより、B 船に気付かなかった。
- ・甲板員 B は、見張り室で壁面による死角が生じた状態で目視によって見張りを行っており、**A 船が壁面による死角となる右舷船首約 83°から接近していた**ことにより A 船に気付かなかった。
- ・甲板員 B は、レーダーの画面を見ることができたものの、レーダーの調整を許可されていなかった。
- ・両船は、視界制限状態における**音響信号を行って**いなかった。

原因：本事故は、A 船が東北東進中、B 船が南東進中、しゅう雨によって視界制限状態となり、三航士 A 及び甲板員 B が、**相手船に気付かなかった**ため、針路及び速力を保持して航行していたところ、A 船の船首部と B 船の右舷中央部とが衝突したことにより発生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）

- ・A 船の船舶管理会社は、視界制限状態が発生した場合、**船橋当直要員の増員を行う**とともに、視界制限状態における**音響信号を行う**ことを運航船舶の乗組員に周知徹底すること。
- ・B 船の船舶使用者は、視界制限状態が発生した場合、**船長への報告及び船橋当直要員の強化**を行うとともに、視界制限状態における**音響信号を行う体制を運航船舶に整備**すること。また、運航船舶に**AISを装備**することが望まれる。

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。(2015 (平成 27) 年 2 月 26 日公表)

https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2015/MA2015-3-1_2013tk0018.pdf