

ほぼ同じ針路及び速力で航行し、反航してきた外航貨物船と衝突

概要：貨物船A船（シエラレオネ共和国籍）は南西進中、貨物船B船は北東進中、東京都伊豆大島西方沖において、両船が衝突した。

夜間

A 船：船首部等に損傷 死傷者なし

B 船：左舷中央部の船側外板に破口が生じて転覆・沈没 乗組員 6 人全員が死亡

A 船 (外航貨物船)
 総トン数：2,962 トン
 L × B × D：104.8m × 16.2m × 6.8m
 操船者 A：見張り及び操船指揮
 甲板員 A：手動操舵
 操船者 A は締約国資格受給者承認証を有していなかった

天気：晴れ
 風速：8~9m/s
 風向：北東
 波高：約 2.5m
 視界良好

B 船 (内航貨物船)
 総トン数：498 トン
 L × B × D：76.2m × 11.3m × 7.1m

一等航海士 B が単独で船橋当直



01:08 ごろ～01:13 ごろ

操船者 A は、左舷船首方に位置していた B 船の方位が左方へ変化するのを認めた

操船者 A は、B 船及びその左舷後方の反航船 2 隻と左舷を対して通過するために右転すれば、風及び波を受けて横揺れが大きくなるので、左転して B 船と右舷を対して通過しようと思った

01:13:30 ごろ

約 5°左転 (B 船が A 船の左舷船首 2°に)

01:14:30 ごろ

約 10°左転 (B 船が A 船の右舷船首 7°に)

01:15 ごろ～01:20 ごろ

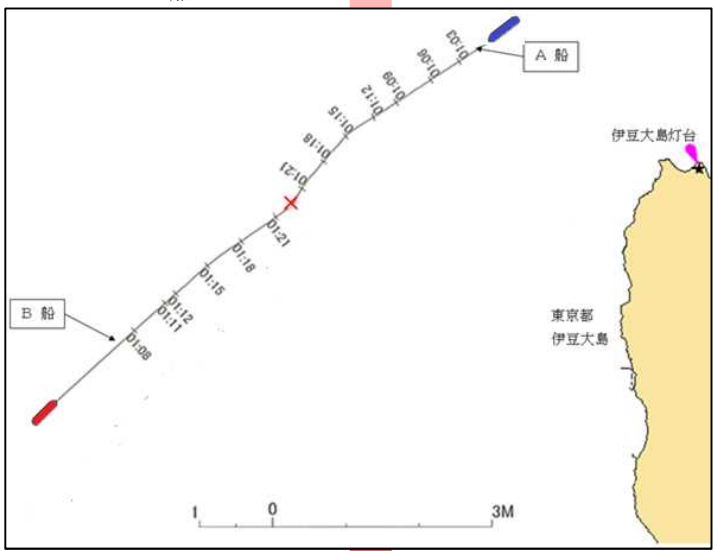
操船者 A は、B 船の方位は左方へ変化していたが、B 船の方位変化をレピータコンパスで確認しなかった

01:20 ごろ

操船者 A は、B 船が A 船の右舷船首方にいるので、B 船の前方を通過できると思い、B 船が右舷船首約 4°0.9 海里に接近したところ、針路を約 10°左に転じた

01:22 ごろ

操船者 A は、B 船の左舷灯を間近に認め、機関中立、右舵一杯としたが両船が衝突した



01:16 ごろ

A 船が約 2.2 海里に接近し、針路を約 5°右に転じた後、ほぼ同じ針路及び速力で航行した

見張り及び汽笛吹鳴の状況は不明 (一等航海士 B が本事故で死亡)

再発防止に向けて (事故防止策)

船首方に船舶を認めた際、方位変化の観察、レーダープロットング等を行うなどして衝突のおそれがあるかどうか判断し、船舶と接近して相手船の動作に疑問を持ったときは、直ちに警告信号を行うとともに適切な時機に衝突を避けるための動作をとること

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 11 月 26 日公表)
http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2015/MA2015-12-1_2013tk0026.pdf