

2 船長が輻輳海域での操船技量に不安を持っていた航海士に操船を任せて降橋し衝突

事故の概要

A船（コンテナ船、9,940トン、18人乗組み）は台湾基隆港に向けて南進中、B船（貨物船、499トン、5人乗組み）は、岡山県水島港に向けて北西進中、令和5年8月24日23時29分頃、和歌山県日ノ御埼北西方沖の紀伊水道において、両船が衝突し、B船が転覆した。

B船は、乗組員2人が死亡し、3人が重傷を負った。A船は、船首部に破口等を生じたが負傷者はいなかった。B船は、転覆した状態で漂流していたところ、26日02時50分頃沈没した。

事故の経過

A船

船長Aは、輻輳海域での航海士Aの操船技量に不安を持っていたが、A船は、23時04分頃に船長Aが降橋して以降、航海士Aと操舵手Aの2人だけが在橋し、航海士Aが操船指揮をとり、操舵手Aが目視による見張りを行っていた。

航海士Aは、23時20分頃、操舵手Aからの報告を受けてB船を初認したと口述しているが、船橋内音声に発生の記録はなかった。

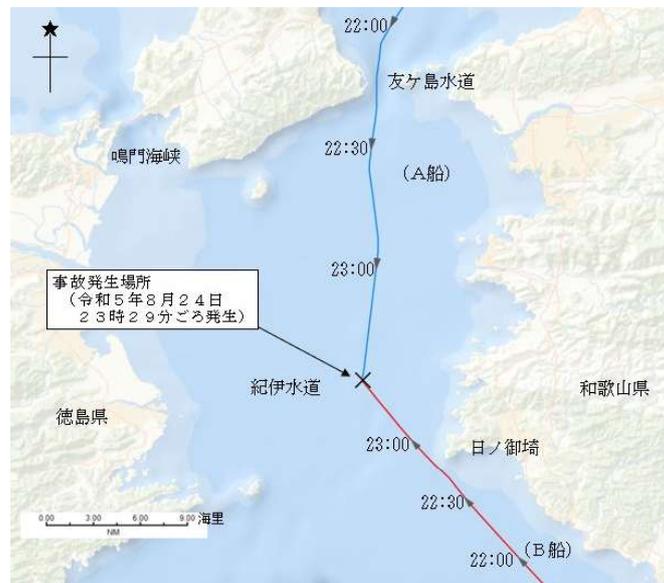
A船は、航海士Aと操舵手Aとの間で十分なコミュニケーションが取られていない状況で、VHFによる操船の意図確認や警告信号を行わず、左右小角度の操舵を繰り返したのみで、23時29分頃、船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。

B船

航海士Bは、23時00分頃昇橋し、船長Bと船橋当直を交代するに当たり、備讃瀬戸東航路の入航予定時刻に合わせて時間調整するように指示を受けた。

航海士Bは、単独の船橋当直中、引継チェックリストの作成及び航行予定経路の距離と速力の確認を行う目的で、船橋内左舷後方の海図台に向かって作業を開始した。

航海士Bは、至近に迫ったA船の灯火を認めて主機を全速力後進、操舵を手動に切り替えて左舵一杯としたものの効果を得られる前に、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。



BRM/BTMの状況

- ・航海士Aは、B船に対する危機意識が低い状態でB船と接近し、B船との衝突の危険性を認識した後、操舵によりB船との距離を離すことに意識を向け、船長Aに報告することなく、VHFによる操船意図の確認や汽笛等による警告信号を行わなかった。
- ・A船においては、航海士Aと操舵手Aとの間で十分なコミュニケーションがとられていなかった。

原因（抜粋）

- ・本事故は、夜間、紀伊水道において、A船が南進中、B船が北西進中、横切り船の航法により避航船となるB船の航海士Bが、後方の海図台に向かって作業を行い、周囲の見張りを行っていなかったため、また、航海士Aが、B船がA船を避航すると思い、接近するB船に対し、VHFによる操船の意図確認や警告信号を行わないまま、左右小角度の操舵による避航動作を繰り返したのみであったため、B船を避航する機会を失し、両船が衝突したものと考えられる。
- ・A船において、VHFによる操船の意図確認や警告信号を行わず、左右小角度の操舵による避航動作を繰り返したのみであったのは、A船においてBRM/BTMが有効に機能していなかったことによるものと考えられる。

再発防止に向けて（BRM/BTM関連）

- ・船橋当直者は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるよう、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他の全ての手段により、常時適切な見張りを行うこと。
また、船橋当直者は、他の船橋当直者と共に、目視による見張りのほか、レーダー、ECDIS、AIS（船舶自動識別装置）等の航海計器の情報を適切に用いること。さらに、操船に不安が生じた場合は、船長に昇橋を求めること。
- ・船舶所有者、船舶管理会社及び船長は、当直航海士の責務について啓発するとともに、状況に適したリソースが確実に得られるよう、BRM/BTMの強化を図ること。

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います。

(2025 (令和7) 年 5月 29日公表)

https://jtsb.mlit.go.jp/ship/rep-acci/2025/MA2025-5-1_2023tk0007.pdf