

事故の概要

報告書P1

発生日時: 令和3年5月27日 23時53分頃

場所: 愛媛県今治市沖の来島海峡航路西口付近

概要: 同航路の南流時、貨物船白虎(A船、日本籍)は、航路を出て南西進中、タンカーUP(B船、マ島籍)は、航路に向けて北東進中、航路西口付近で両船が衝突した。

損傷及び人の死傷

- A船: 沈没、船長及び乗組員2人死亡、5人負傷
- B船: 船首部の圧壊、死傷者なし

事故に至るまでの状況

マ島籍: マーシャル諸島共和国籍の略

報告書P63~66

A船

- 西水道を通峡し、来島海峡航路西口に向けて西進していた。
- 同航路西口から出航する頃、B船をレーダーで確認して、B船の進路を疑問に思ったが、衝突のおそれは感じなかった。
- 航海士Aは、レーダーで試行操船*を行い、B船と0.2M程度の距離で通過できると思い、南西方向へ左舵を指示した。

*「試行操船」とは、実際に操船するかわりにシミュレーションによって操船結果を試す手法をいう。

B船

- 当初、同航路への入航は、北流時に西水道に向かう予定であり、電子海図表示装置に航海計画を設定していた。
- 船長Bが昇橋した後、来島海峡海上交通センターから同航路が南流時である旨の連絡を受けたことに従い、中水道に入航する予定に変更して左舵を取った。
- 船長Bは、A船をレーダーで確認し、両船がそのまま進めば衝突の可能性はないと判断して、現針路を維持した。

本事故当時の通航方法(南流)



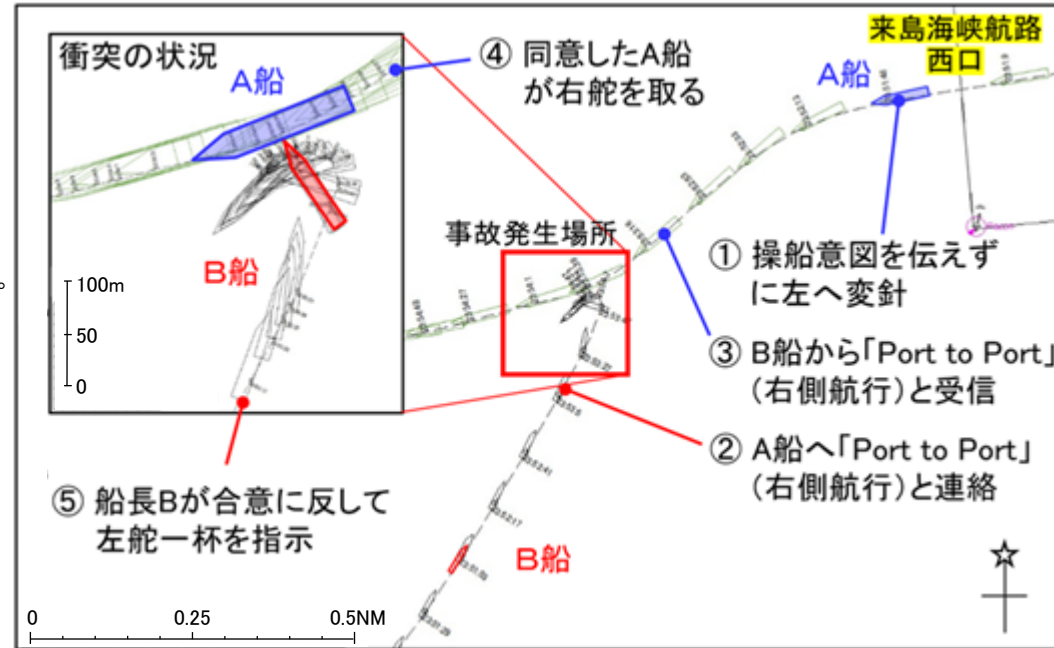
- 船舶は、原則右側航行
- 本航路は、潮流の向きによって通航方向が変わる
- 南流時、船舶は左側航行となり、航路出入口で進路が交差する



全長約170m、11,454トン



全長約90m、2,696トン



◎ 両船は、互いに相手船の存在を認めた時、衝突の危険性を認識しておらず、右図の状況に陥った。

事故の原因

報告書P80～81

夜間、A船とB船は、来島海峡航路西口付近で互いの進路が交差する状況で接近し、次のことから衝突したと考えられる。

A船

- 航海士Aは、B船と衝突のおそれがないと判断して1M程度まで接近したとき、操船意図を無線で伝えず左舵を取り、針路を南西方向に向けて航行し、両船が短時間のうちに接近した。
- 船長Aが在橋せず、見張り、状況判断及び無線交信を適切に行う体制でなかった。

B船

- 船橋内が混乱する中、航海士Bが、A船に無線で両船が左舷側を対して通過する意図を伝え、同意したA船が右転したものの、船長Bが同意に反して左舵一杯を指示して、左転した。
- 計画どおりの速力調整等を行わず同航路に近づいてから通航経路を変更した。また、船長Bの昇橋時機が遅れた。
(見張り及び状況判断に影響)

運輸安全委員会が必要と考える再発防止策

報告書P82

1 船間の効果的なコミュニケーション

操船者は、他船の動静を監視し、動静を思い込みで判断することなく、早めにVHFの交信を積極的かつ適切に行うことにより、互いの操船意図を確認すること。

2 適切な見張り及び操船判断

操船者は、目視見張りとレーダー等から得られた情報を十分理解した操船ができる能力を養うこと。

3 船長による操船指揮

船長は、船員法や運航基準に定める海域において、自ら操船指揮を行い、自船の安全が確認された後に航海士へ操船を引き継ぐこと。

4 当直体制の維持

安全管理規程、安全管理マニュアル等に定められた当直体制を守ること。

5 輻輳する狭水道等を航行する際の準備

- 航法及び海域の特性等を踏まえ、適切に進路を設定し、当直体制を確立するなどの準備を行うこと。
- 来島海峡航路の通峡は、転流時刻、順潮又は逆潮の状況を確認し、自船の位置との関係を常に意識して針路、速力等を調整すること。