

運輸安全委員会は、令和7年10月2日(木)、船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

- 船舶事故調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (12件) [ 86KB]
- 船舶事故等調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (軽微) (35件) [ 149KB]

上記事故のうち、広島事務所と門司事務所の船舶事故調査報告書2件について、“概要版”を作成しました
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

① 貨物船A(17,009トン) 漁船B(4.9トン) 衝突

愛媛県松山市由利島東方沖において、貨物船Aは、船長ほか21人が乗り組み、水先人2人が乗船し、北東進中、漁船Bは、南進中、両船が衝突し、両船に損傷を生じた

② 貨物船A(508トン) 漁船B(4.8トン) 衝突

山口県宇部市南東方沖において、貨物船Aは、西北西進中、漁船Bは、えい網しながら東南東進中、両船が衝突し、漁船Bが転覆して、甲板員1人が死亡し、船長が重傷を負い、両船に損傷を生じた

海難防止への インフォメーション

① 貨物船A(17,009トン) 漁船B(4.9トン) 衝突

(愛媛県松山市由利島東方沖において、貨物船Aは、船長ほか21人が乗り組み、水先人2人が乗船し、北東進中、漁船Bは、南進中、両船が衝突し、両船に損傷を生じた)

【事故概要】 愛媛県由利島東方沖において、貨物船A(17,009トン、22人乗組、水先人A1及びA2が乗船)は、北東進中、漁船B(4.9トン、2人乗組)は、南進中、両船が衝突し、両船に損傷を生じたが負傷者はいなかった

【発生日時】 令和6年6月3日06時16分頃

【発生場所】 愛媛県松山市由利島東方沖

【死 傷 者】 なし 【損 傷 等】 A船: 左舷船首部外板に擦過傷 / B船: 船首部外板に亀裂、船首船底部外板に破口

《原因・背景等》

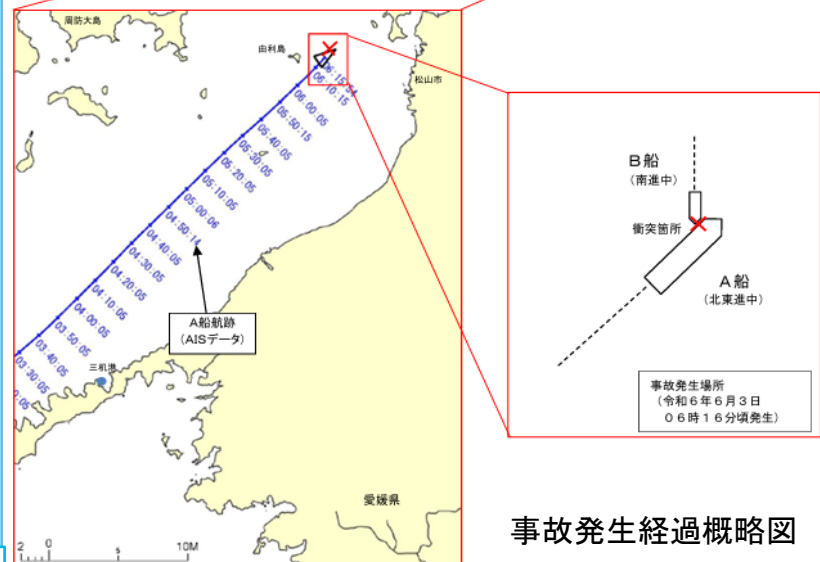
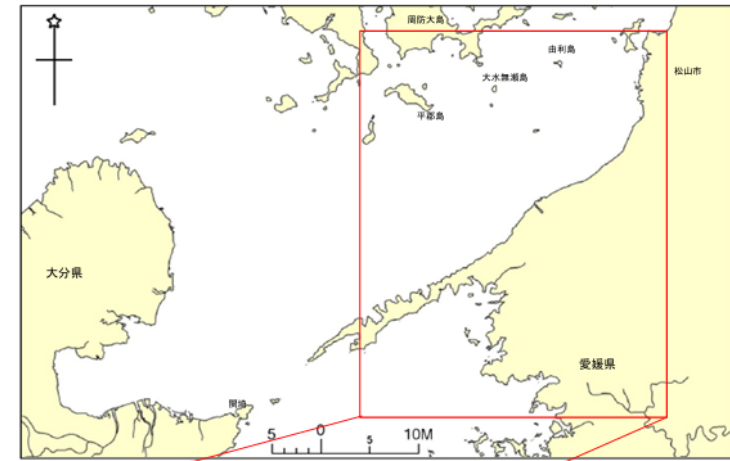
◎ A船(水先人A1が水先業務に就き、航海士Aが船橋当直中)は、汽笛が吹鳴できない状況下、A船の船首方を左舷方から右舷方に横切るB船がA船を避けると思い、針路及び速力を変更しないまま航行を続け、B船との衝突を回避するための措置を採る時期が遅れた

- 航海士Aは、機関部乗組員から「コンプレッサーに関する作業を行う関係で空気系統のバルブを閉鎖していたが、それを開放すれば汽笛はすぐに復旧できる」との報告を受けたので、水先人A1にその旨を報告した
- 水先人A1は、これまでの外国船での水先業務において、汽笛に関する空気系統のバルブが閉鎖され、汽笛が吹鳴しなくなった後、すぐに復旧したという経験が幾度もあったので、今回もすぐに復旧すると思い、停船して汽笛が復旧するのを待つ必要はないと考え、同じ針路及び速力の状態で、汽笛が復旧するのを待とうと思った
- 水先人A1は、その後、複数回汽笛の吹鳴を試みるも、汽笛が復旧しておらず吹鳴しなかったため、B船への警告信号を発することができなかった
- 水先人A1は、B船の方位がA船の船首寄りに少し変化しているように見えたものの、A船が保持船であり、また、右転するとA船の右舷方にいた複数隻の漁船に接近する可能性があると思い、右転することにはためらいがあったので、A船の針路及び速力を保持したまま航行を続けた

◎ 船長Bは、推薦航路に沿って航行するA船を認めたものの、後部甲板で漁網の修理作業を行い、A船に対する継続した見張りを行っていなかったため、接近するA船に気付かなかった

《再発防止策》

(2) 水先業務中の水先人及び操船者は、音響信号設備等に不具合が生じ、船舶の安全な運航に支障が生じる可能性があるときは、船舶交通の輻輳する海域から移動したり、停船したりするなどの措置を採ること 【(1) 及び(3)～(7)は省略】



事故発生経過概略図

* 本調査報告書は、R7.10.2に公表されました。
詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい

海難防止への インフォメーション

② 貨物船A(508トン) 漁船B(4.8トン) 衝突

(山口県宇部市南東方沖において、貨物船Aは、西北西進中、漁船Bは、えい網しながら東南東進中、両船が衝突し、漁船Bが転覆して、甲板員1人が死亡し、船長が重傷を負い、両船に損傷を生じた)

【事故概要】

山口県宇部市南東方沖において、貨物船A(508トン、船長及び機関長Aほか5人乗組、建設残土約1,600t積載)は、約12knで西北西進中、漁船B(4.8トン、2人乗組)は、底びき網漁の目的で、約4knでえい網しながら東南東進中、両船が衝突した

【発生日時】 令和6年4月11日07時15分頃

【発生場所】 山口県宇部市南東方沖

【死傷者】 A船:なし
B船:死亡1人(甲板員B)、重傷1人(船長)

【損傷等】 A船:船首部外板に擦過傷
B船:船首部に破損、主機及び電装品等に濡損

《原因・背景等》

◎ 単独の船橋当直に就いていた機関長Aは、スマートフォンの操作に意識を向けて周囲の見張りを継続的に行っていないため、B船の存在に気付かなかった

- ・ 機関長Aは、当直を引き継いだ後、10分ほど目視及びレーダーで周囲の状況を確認し、近づく他船や操業中の漁船を認めなかったため、舵輪後方に設置された椅子に腰を掛け、前屈みの姿勢でスマートフォンを操作し始め、その後、スマートフォンの操作を続けながら10～15分毎に目視及びレーダーで周囲の状況を確認し、自動操舵の針路を微調整した(B船と衝突したことに気付かなかった)
- ・ 機関長Aは、海技士(航海)免状を受有していなかったため、船橋当直を行ってはならなかった(船長Aは、機関長Aが海技士(航海)免状を受有していないことを認識していた)

◎ 船長Bは、漁獲物の選別作業に専念し、周囲の見張りを行っていないため、A船の存在に気付かなかった

- ・ 船長Bは、投網開始前に周囲を目視で見渡し、接近する他船が見当たらなかったため、自動操舵のまま周囲の見張りを行わず、操舵室後方の作業台で漁獲物の選別に専念していた

《再発防止策》

- ・ 船橋当直者は、見張りに専念し、常時、周囲の見張りを適切に行うこと
- ・ 漁船の船長は、近づく他船が見当たらない場合であっても、操業中も周囲の見張りを適切に行うこと
- ・ 船舶所有者等及び船長は、船橋当直の資格を有する者に船橋当直を行わせること

* 本調査報告書は、R7.10.2に公表されました。 詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい

事故発生経過概略図

