

運輸安全委員会は、令和7年5月29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

- ・  コンテナ船CONTSHIP UNO貨物船いずみ丸衝突 (和歌山県日ノ御埼北西方沖の紀伊水道 令和5年8月24日発生)
- ・ 船舶事故調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (18件) [ 105KB]
- ・ 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) (28件) [ 130KB]

上記事故のうち、東京(委員会事務局)と神戸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 コンテナ船A(9,940トン) 貨物船B(499トン) 衝突

夜間、紀伊水道において、A船は南進中、B船は北西進中、両船が衝突し、B船の乗組員2人が死亡し、3人が重傷を負い、B船は転覆したのち沈没し、A船は船首部に破口等を生じたが負傷者はいなかった

② 貨物船A(106,372トン) 衝突(灯浮標)

播磨灘において、A船は、船長の操船指揮の下、航海士が見張りに、操舵手が操舵にそれぞれつき、水先人が水先業務に当たる中、灯浮標に衝突し、A船の船尾部外板と灯浮標に擦過傷を生じて、灯浮標のマーキング装置が折損し、灯浮標からA船の船尾部にマーキングペイントが発射された

海難防止への
インフォメーション

① コンテナ船A(9,940トン) 貨物船B(499トン) 衝突

(夜間、紀伊水道において、A船は南進中、B船は北西進中、両船が衝突し、B船の乗組員2人が死亡し、3人が重傷を負い、B船は転覆したのち沈没し、A船は船首部に破口等を生じたが負傷者はいなかった)

【事故概要】

夜間、紀伊水道において、コンテナ船A(9,940トン、18人乗組、コンテナ約4,624t積載)は、南進中、貨物船B(499トン、5人乗組、スクラップ約1,115t積載)は、北西進中、両船が衝突し、B船の乗組員2人が死亡し、3人が重傷を負い、B船は転覆したのち(水深約70メートルの海底に)沈没し、A船は船首部に破口等を生じたが負傷者はいなかった

【発生日時】 令和5年8月24日23時29分15秒ごろ

【発生場所】 和歌山県日ノ御埼北西方沖の紀伊水道

【死傷者】 A船:なし / B船:死亡2人(船長、航海士)、重傷3人(当直航海士、機関長、機関士)

【損傷等】 A船:球状船首部に座屈及び凹損等、球状船首部上方の外板に破口

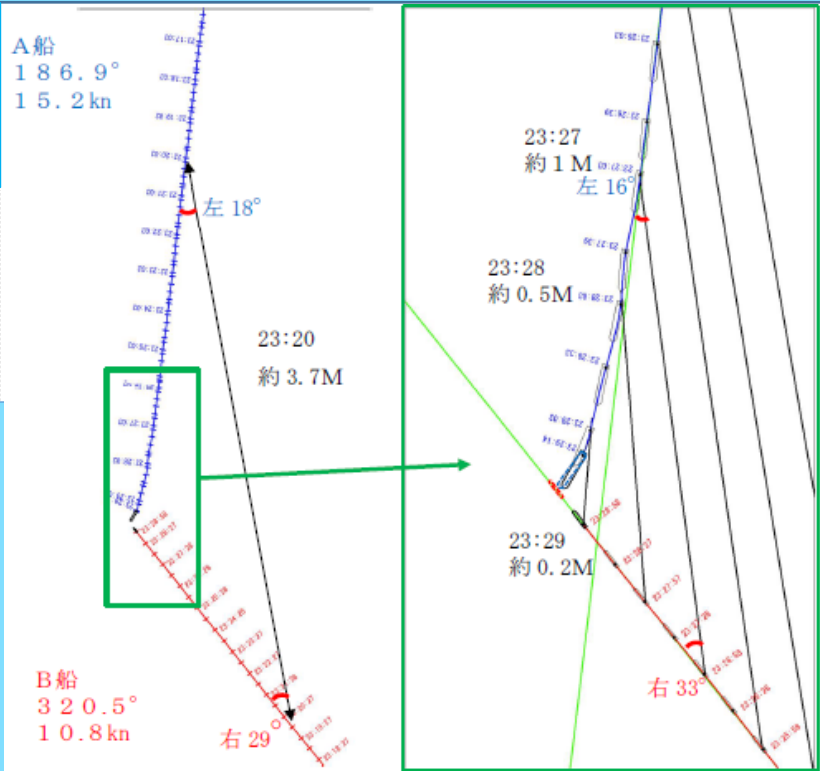
B船:サルベージ会社の遠隔操作型無線潜水機による調査によれば右舷中央付近の損傷が大きい

《原因・背景等》

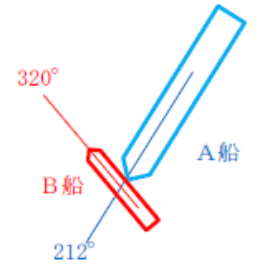
- ◎ 横切り船の航法により避航船となるB船の当直航海士が、後方の海図台に向かって作業を行い、周囲の見張りを行って
いなかったため、間近に接近するまでA船に気付かずに避航動作が遅れた
- ◎ 保持船となるA船の当直航海士が、B船がA船を避航すると思い、接近するB船に対し、VHFによる操船の意図確認や警
告信号を行わないまま、左右小角度の操舵による避航動作を繰り返したのみであったため、B船を避航する機会を失した
- B船において、周囲の見張りが行われていなかったのは、航海に対する安全意識が希薄化し、船橋当直の引継ぎが適切に行われていなかったことで、前直者(船長)の降橋後に、当直航海士が、船橋当直交代時に行うべき(引継ぎチェックリストの作成)作業を行っていたことによる
- 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、(操船技量に不安を持つ当直航海士が船長を呼ぶことなく航行を続けてB船と接近し、当直航海士と操舵手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ことから)BRM/BTMが有効に機能していなかったことによる

《再発防止策》

(1) 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に、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを行うこと。特に、船舶が輻輳する海域では、優先すべき事項ではない業務を行わず、操船に集中すること。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。【(2)～(7)は省略】



両船の接近状況 (A船VDR記録及びB船AIS記録による)



推定衝突状況図

* 本調査報告書は、R7.5.29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(106,372トン) 衝突(灯浮標)

(播磨灘において、A船は、水先人が水先業務に当たる中、灯浮標に衝突し、A船の船尾部外板と灯浮標に擦過傷を生じて、灯浮標のマーキング装置が折損し、灯浮標からA船の船尾部にマーキングペイントが発射された)

【事故概要】

播磨灘において、貨物船A(106,372トン、23人乗組、鉄鉱石約173,999t積載)は、船長の操船指揮の下、航海士が見張りに、操舵手が操舵にそれぞれつき、水先人が水先業務に当たる中、灯浮標に衝突し、A船の船尾部外板と灯浮標に擦過傷を生じて、灯浮標のマーキング装置が折損し、灯浮標からA船の船尾部にマーキングペイントが発射された

【発生日時】 令和6年5月5日06時48分ごろ

【発生場所】 播磨灘航路第5号灯浮標 【死傷者】 なし

【損傷等】 本船: 船尾部外板に擦過傷 / 灯浮標: 浮体胴板に擦過傷、マーキング装置に折損

《原因・背景等》

- ◎ 水先人が、漁船の進路を避けた後の操舵手への針路指示を誤り、また、操舵手に転舵を指示した際に舵角指示器により取られた舵角を確認しなかった
- A船が、左舷船首方の漁船を右転してかわした後、水先人は推薦航路線(248°)に沿って通航しようと針路を245°にしたかったが、操舵手に235°と誤って指示し、その後、針路を250°にしたかったが、操舵手に230°と誤って指示した【水先人は、針路235°及び230°をそれぞれ指示する際、レピーターコンパスで針路を確認していなかった】
- 水先人は、意図した針路にならないので不審に思い、舵角指示器を確認したところ、左舵が取られていてA船の左回頭が始まり5号灯浮標に接近していることに気づき、操舵手に右舵20°を指示し、その後、右舵一杯を指示した。操舵手は、水先人からの操舵指示に対して右舵20°、右舵一杯と指示どおりに復唱していたが、左舵20°に続き、左舵一杯を取った【水先人は、操舵手が復唱した際、舵角指示器を確認しなかった】
- 船長は、本件発生直前まで船橋後方のトイレに入っており、航海士は、レーダーの後方に立って見張りを行っていたが、VDRの音声データによれば、航海士の音声や航海士に対する指示等の記録はなかった

《再発防止策》

- (1) 水先人は、操舵を指示した後、レピーターコンパスや舵角指示器を確認するなどして意図したとおりに舵が取られているか確認すること
- (2) 船長及び航海士は、水先人が船橋にいる場合であっても、操船指揮者及び操船を補佐する者として、水先人の指示どおり操舵が行われていることを確認し、水先人の操船に疑義があれば適時適切に助言を行うこと
- (3) 水先人は、船橋の乗組員と相互に積極的な意思疎通を行い、常に情報及び認識を共有すること

* 本調査報告書は、R7.5.29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

