

操船経験の浅い当直者が自動操舵装置のダイヤルを回して避けようとし、押船列と衝突

概要：貨物船A船は東進中、押船B船は、はしけ(全長101.4m)を嵌合してB船押船列を構成し、北進中、大分県姫島北東方沖において、A船とB船押船列とが衝突した

A船：船首部に破口及び圧壊 死傷者なし

B船押船列：B船 右舷中央部船底に破口 C船 全損(沈没) 死傷者なし

夜間

<b>A船(内航貨物船)</b>	天気:晴れ 風速:2~3m/s 風向:北東 視界良好	<b>B船押船列(押船+はしけ)</b>
総トン数:739トン L×B×D:80.0m×12.8m×7.6m		B船 総トン数:225トン L×B×D:29.5m×9.2m×4.0m

操船者Aが単独で船橋当直  
※乗船履歴を詐って海技免状を取得

航海士B:操船指揮  
航海当直補助者B(航海士Bの指導係):操船

レーダーで右舷船首45°1.5海里(M)付近にB船の映像を探知した

レーダーでA船の映像を探知し、AIS情報で船名を確認し、その後、5°右転して針路を徳山下松港の入口に向けた

AIS情報からB船の速力及び行先(徳山下松港)を知り、B船の船首方を通過することとした

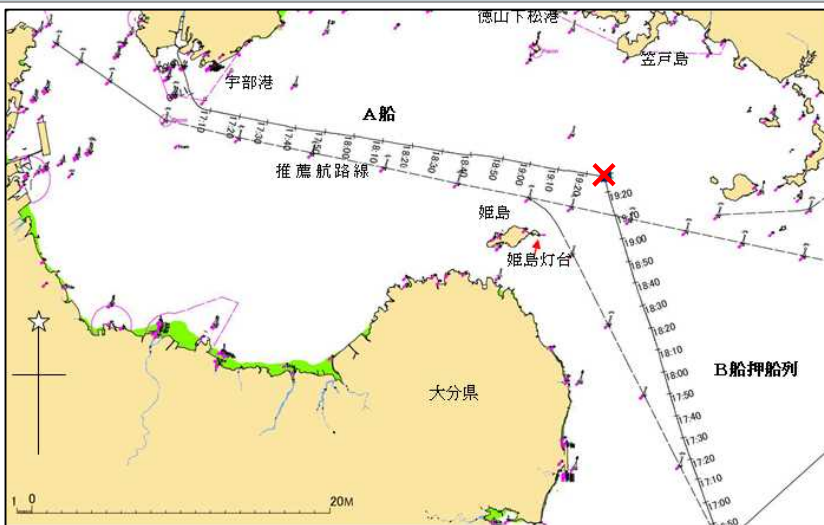
航海士Bは、A船が避航の様子を見せないまま接近したが、操船経験豊富な航海当直補助者Bとの間で責任体制が曖昧になっており、B船押船列が保持船であるので、いずれA船が避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行を続けた

操船者Aは、操船経験が浅く、自動操舵及び手動操舵の特性について把握していなかったことから、自動操舵装置の設定ダイヤルを回して左転を始めたところ、B船が発したせん光を認め、更に同ダイヤルを回して左転を続けた

航海当直補助者Bは、A船が更に接近するので、探照灯をA船に向けて点滅させ、機関を中立とし、汽笛による短音の吹鳴を始めた

19:27ごろ

操船者Aは、自動操舵装置の設定ダイヤルを回して右転を始め、機関を微速力前進とし、また、航海士Bは手動操舵に切り替えて右舵一杯を取ったものの、A船とB船引船列とが衝突した



一般的な自動操舵装置は、航路ではなく、船首方位だけを制御するものであり、また、舵角リミッターが働いて最大舵角が制限されますので、船舶を避けることに適していませんね。



再発防止に向けて(事故防止策)

- ・航海当直中における責任体制を明確にしておくこと
- ・相手船の船名が把握できている場合、VHF無線電話を積極的に活用すること

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6月25日公表)  
[http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2015/MA2015-7-37\\_2012hs0189.pdf](http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2015/MA2015-7-37_2012hs0189.pdf)