

運輸安全委員会は、平成30年11月29日(木)、
船舶事故等調査報告書39件(事故35件,インシデント4件),及び軽微事案の船舶事故等
調査報告書26件(事故18件,インシデント8件)を、ホームページで公表しました。

39件のうち、事故35件の内訳は、(乗組員等の)死傷等9件、乗揚7件、船舶間の衝突6件、(岸壁等への)衝突6件、
浸水2件、転覆2件、火災、定置網損傷及び乗組員行方不明各1件、また、インシデント4件は、運航不能(機関故障)2件、
運航障害1件及び座洲1件です。

このうち、重大【東京】事案はありませんでした。

広島事務所の1件[来島海峡航路におけるセメント専用船と漁船の衝突事故]の概要を、別紙のとおりご紹介します。
公表された事故等調査報告書をもとに、当協会の責任で編集しましたので、ご参考にしてください。

なお、詳細は、運輸安全委員会のホームページでご確認願います。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-11-22_2018hs0004.pdf

また、軽微事案26件のうち、事故18件の内訳は、船舶間の衝突8件、施設等損傷3件、乗揚2件、(岸壁等への)衝突2
件、転覆2件、浸水1件であり、インシデント8件の内訳は、運航不能7件(機関故障6、電源喪失1)、座洲1件です。

【事故概要】 A船(698トン)は、来島海峡航路の西水道を北西進中、B船(1.0トン)は、同水道を東進中、両船が衝突した。

【発生日時】 平成30年1月4日 11時46分ごろ

【発生場所】 ウズ鼻灯台から200° 420m

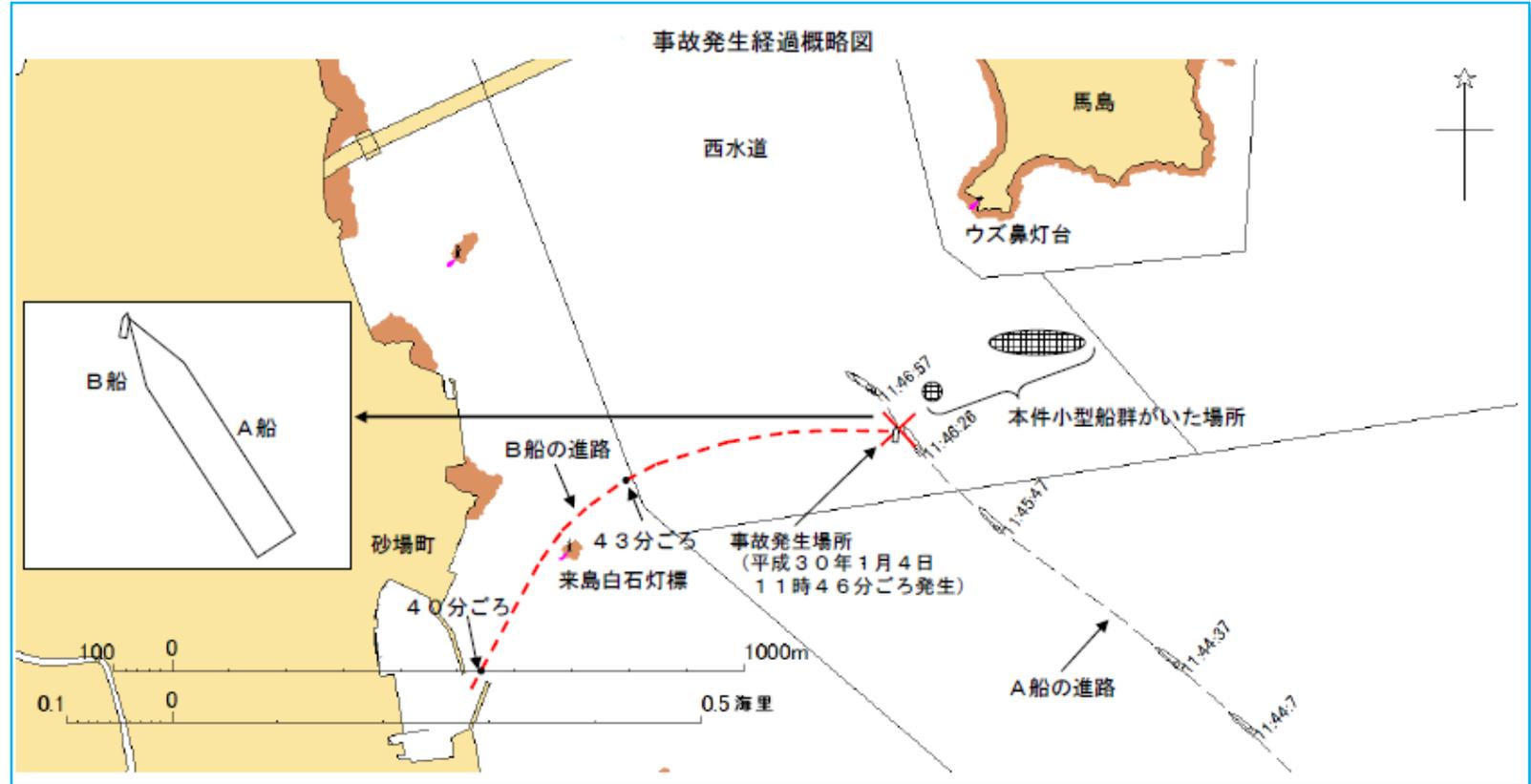
【死傷者】 軽傷1人(船長B)

〈原因〉 南流約6ノットの潮流のある状況下、船長Aが、B船の動静を継続的に把握しておらず、また、船長Bが、A船の動静を継続的に把握せずに潮流による圧流状況を適切に予想していなかったため、互いに至近に迫った相手船に気付くのが遅れ、両船が衝突した。

〈背景要因〉

① 船長Aが、B船の動静を継続的に把握していなかったのは、B船を初認したとき、B船との距離が十分にあり、B船が航路を航行する自船の船尾方を避航するはずであるので、航行に支障はないものと思い、他の小型船群に注意を向けていたことによる。 また、船長Aは、危険を感じていなかったもので、相直の航海士Aに、B船の動静を監視するよう指示していなかった。

② 船長Bが、A船の動静を継続的に把握せずに潮流による圧流状況を適切に予想しなかったのは、A船を初認したとき、A船との距離が十分にあったことから、A船の前路を通過できると思ったことによる。



〈再発防止策〉

- (1) 航路航行中、航路を横切る状態の小型船を認めた場合、当該小型船舶が来島海峡の強潮流に圧流される影響を考慮し、**早めに避航動作をとることが望ましい。**
- (2) 潮流があるときに航路を横断する際、航行船が接近することが予想される場合には**無理に航行船の船首方を横切ろうとせず、潮流による圧流状況を適切に把握した上で航行船の進路を避けること。**
- (3) **航路を横切る場合、航行船がいない時機を見て航行することが望ましい。**