

運輸安全委員会は、平成31年1月31日(木)、  
船舶事故等調査報告書33件(事故29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30件(事故22件,インシデント8件)を、ホームページで公表しました。

33件のうち、事故29件の内訳は、(乗組員等の)死傷等8件,乗揚8件,船舶間の衝突7件,(防波堤等への)衝突2  
件,転覆2件,沈没及び浸水各1件,また,インシデントは,運航不能4件(機関故障3件,台船の船体傾斜1件)です。  
このうち,重大事案件(東京)はありませんでした。

横浜の衝突事故[中ノ瀬航路における貨物船と作業船の衝突事故]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/2019/MA2019-1-11\\_2018yh0021.pdf](http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-1-11_2018yh0021.pdf)

また,軽微事案30件のうち,事故22件の内訳は,船舶間の衝突7件,同乗者等負傷5件,(岸壁等への)衝突4件,乗揚  
4件,浸水及び転覆1件であり,インシデント8件はいずれも運航不能で,その内訳は,機関故障4件,燃料供給不能,  
マスト折損(ヨット),絡索及びバッテリー過放電各1件です。

【事故概要】 A船(488トン)は、中ノ瀬航路を北北東進中、B船(14トン)は、中ノ瀬航路を南南西進中、両船が衝突した。

【発生日時】 平成30年2月27日 05時00分ごろ

【発生場所】 千葉県富津市富津岬西方沖の中ノ瀬航路

【死傷者】 なし

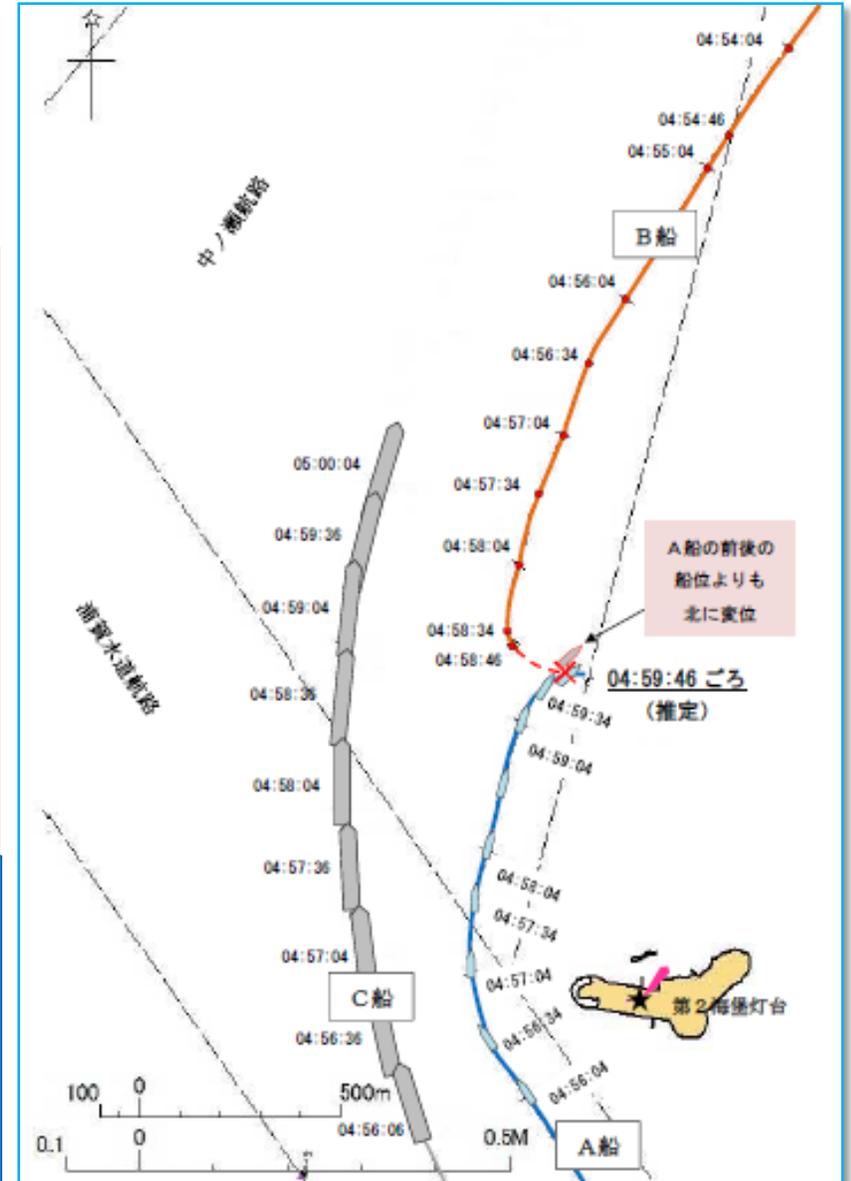
〈原因〉 本事故は、夜間、中ノ瀬航路において、B船が同航路東側方の境界線から同航路に進入して南南西進し、B船の船長が、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、同航路に向けて右転中のコンテナ船(C船)との距離をとろうとした際、A船に気付かずA船の船首方に接近する状態で左転を続け、また、A船の船長が、B船に対する見張りを適切に行っていなかったため、B船が左転して接近してくることに気付くのが遅れ、両船が衝突した。

#### 〈背景要因等〉

- ① B船長は、C船の横方向に連続する通路灯が何の船舶の灯火か分からなかったのが気になり、その通路灯に注意を向けていて、周囲の見張りを適切に行っていなかった。
- ② B船は、第2海保と航路境界線の間を通航する予定であったが、B船長がC船の通路灯に注意を向けていて、船位の確認を行っていなかったため、中ノ瀬航路東側方の境界線から同航路に進入した。
- ③ A船長は、左舷灯とマスト灯を見せたB船が自船から遠ざかっていくと思い、衝突のおそれなくなったと判断したため、B船に対する見張りを適切に行っていなかった。

#### 〈再発防止策〉

- (1) 操船者に対して、①レーダーを活用した周囲の状況把握、常時適切な見張りの励行 ②GPSプロッター、電子海図等の航海計器を活用した船位及び針路の確認 ③近距離で他船に接近する場合、他船と安全な距離を確保し、十分に遠ざかるまで動向を監視 ④早期に汽笛を使用するなど、自船の存在を確実に他船に知らせる
- (2) 船長に対して、①出港前の水路調査を行い、輻輳海域、狭水道、浅瀬等の海域を避け、安全、最適な航路を選定 ②輻輳海域、狭水道等において、周囲の状況に応じて船長を含む2人以上の当直体制とし、他船の動向確認を徹底
- (3) 船舶所有者等は、事故の教訓を取り入れ、乗組員に対する教育を定期的を実施



\* 本事故調査報告書は、H31.1.31に公表されました。  
詳細は、運輸安全委員会のHPでご確認ください。