

運輸安全委員会は、令和元年11月28日(木)、

船舶事故等調査報告書45件(事故41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43件(事故22件、インシデント21件)を、ホームページで公表しました。

45件のうち、事故41件の内訳は、船舶間の衝突16件、(乗組員等の)死傷等9件、乗揚8件、転覆3件、(灯浮標等への)衝突2件、施設損傷、火災及び浸水各1件、また、インシデント4件は、いずれも運航不能(機関故障3件及び燃料不足1件)です。

このうち、神戸事務所の乗揚事故の概要を、別紙のとおりご紹介します。

公表された船舶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。

[阪神港神戸第2区でプレジャーボートがケーソンに乗り揚げた事故]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-11-40_2019nh0036.pdf

また、軽微事案43件のうち、事故22件の内訳は、乗揚9件、施設損傷3件、沈没2件、転覆2件、船舶間の衝突2件、浸水2件、(陸上クレーンへの)衝突及び負傷各1件であり、インシデント21件の内訳は、運航不能18件(機関故障11件、燃料不足3件、燃料供給不能2件、潤滑油不足及び舵故障各1件)、座洲2件及び運航阻害1件です。

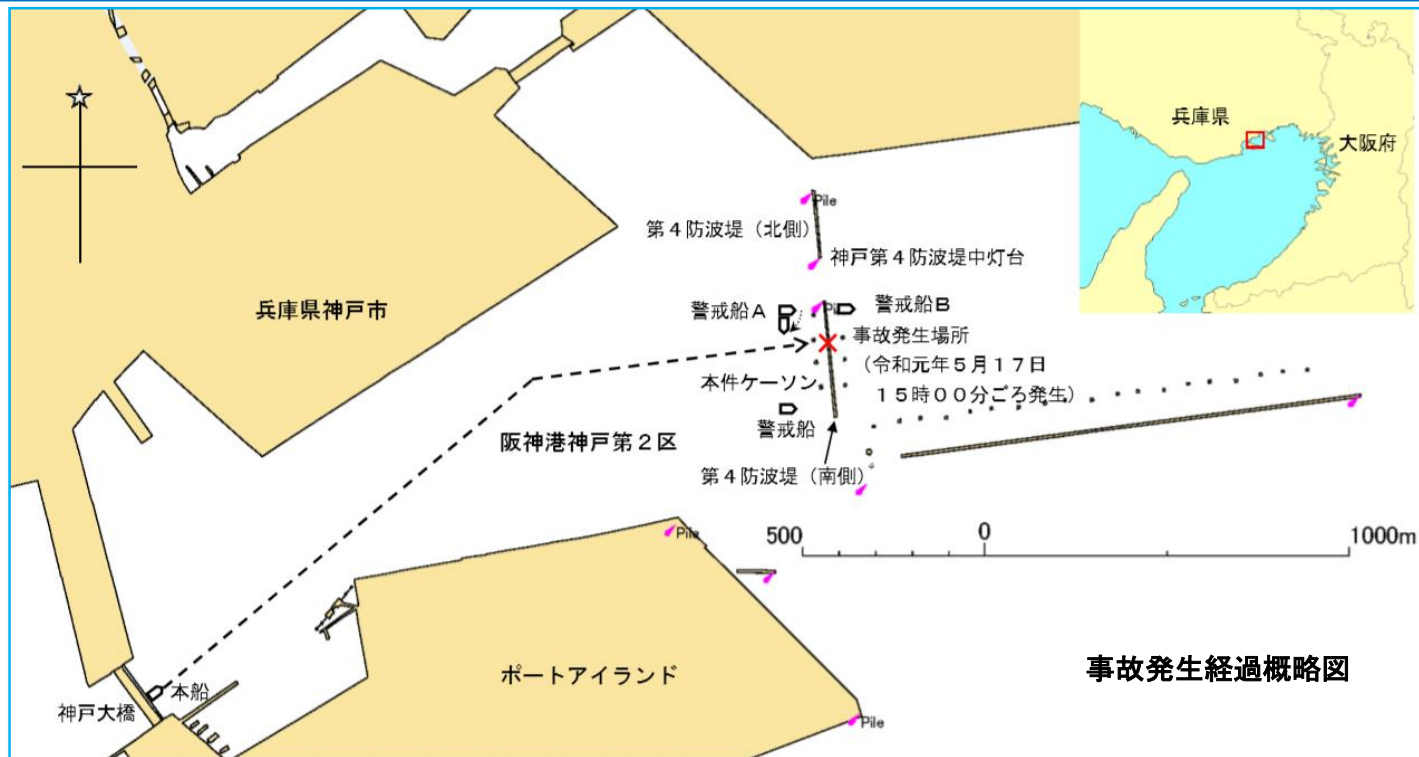
プレジャーボートA 乗揚事故

【事故概要】 A船(5.0トン)は、阪神港神戸第2区を東進中、ケーソンに乗り揚げ、プロペラ等の欠損を生じた。
【発生日時】 令和元年5月17日 15時00分ごろ
【発生場所】 阪神港神戸第2区
【死傷者】 なし

〈原因〉 本事故は、船長が、アルコールを摂取して判断力が低下している状態で、船首方の警戒船の存在に気付いておらず、また、水深の深いところで工事が行われていてケーソンも撤去されて黄色標識灯間を通過できると思って航行を続けた。

〈背景要因等〉

- ① 船長は、アルコールの摂取により、酩酊前期もしくは酩酊期であって、判断力が低下していた。
- ② 本事故当時、ケーソン頂部が最低水面とほぼ同じ高さで潮高が0.7mがであったことから、ケーソン頂部は海面下約0.7mであったと推定される。



事故発生経過概略図

〈再発防止策〉

- (1)近畿地方整備局神戸港湾事務所は、黄色標識灯間に灯浮標1基及び浮標2基を設置した。
- (2)黄色標識灯間を通航しないこと。 (3)操船者は、飲酒をしないこと。

〈その他の情報〉

- ・船長は、第4防波堤(南側)の撤去工事が行われていることを知っていた。
- ・本事故時、第4防波堤(南側)の上部コンクリートが撤去されており、ケーソン頂部は、最低水面とほぼ同じ高さで、本船の喫水は、船首約0.35m、船尾約1.0mであった。
- ・船長は、06時30分ごろから12時ごろまでの間に、350mlの缶ビール2缶及び度数25%の焼酎約2合を飲んでいました。
- ・警戒船2隻は、汽笛を鳴らし赤旗を振って通航を止めようとしたが、船長は気付かなかった。



ケーソン(撮影時の潮高約6cm)

* 本事故調査報告書は、R1.11.28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。