

運輸安全委員会は、令和元年5月30日(木)、

船舶事故等調査報告書40件(事故39件, インシデント1件), 及び軽微事案の船舶事故等調査報告書44件(事故38件, インシデント6件)を、ホームページで公表しました。

40件のうち、事故39件の内訳は、船舶間の衝突13件、(乗組員等の)死傷等11件、乗揚6件、転覆5件、浸水2件、(灯標への)衝突及び行方不明各1件、また、インシデント1件は、運航不能(機関故障)です。

このうち、重大事案(東京)はありませんでした。

広島事務所の衝突事故[来島海峡西口における外国籍貨物船と押船列との衝突事故]及び門司事務所の衝突事故[関門海峡西口における外国籍貨物船と押船列との衝突事故]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/MA2019-5-22_2018hs0039.pdf

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-5-27_2018mj0008.pdf

また、軽微事案44件のうち、事故38件の内訳は、船舶間の衝突13件、乗揚11件、同乗者等負傷5件、転覆3件、(岸壁等への)衝突2件、施設等損傷2件、沈没及び浸水各1件であり、インシデント6件の内訳は、運航不能3件(機関故障2件、燃料供給不能1件)、座洲3件です。

【事故概要】 A船(4,914トン)は、来島海峡西口西方沖を北東進中、B船(168トン)は、C船(長さ117.93m)と押船列を構成して南西進中、A船とC船とが衝突した。

【発生日時】 平成30年4月7日 01時06分ごろ

【発生場所】 愛媛県今治市梶取ノ鼻北西方沖合

【死傷者】 なし

〈原因〉 本事故は、夜間、来島海峡西口西方沖において、船長Aが、B船押船列の船首を横切る針路として航行し、また、甲板員Bが、A船を目視により認め、A船がB船押船列の右舷方を安全に通過すると思い、A船に対する見張りを行わずに航行を続けたため、両船が衝突した。

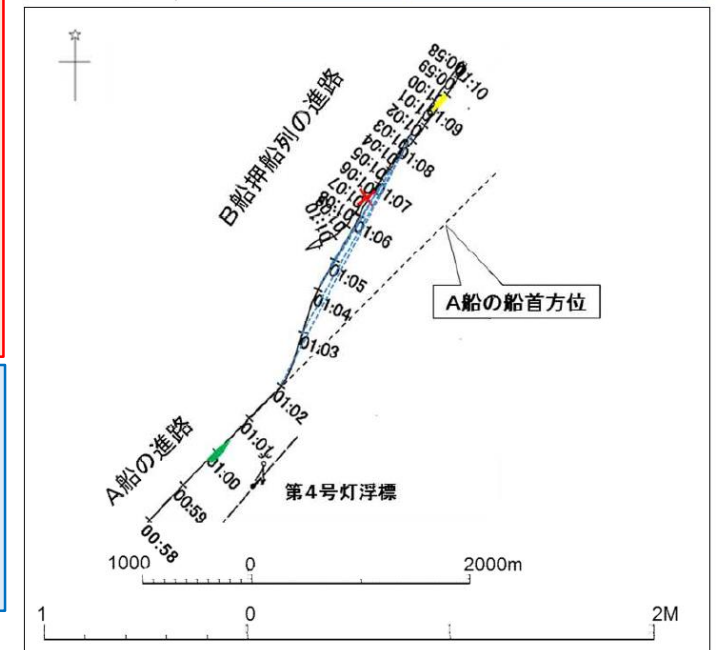
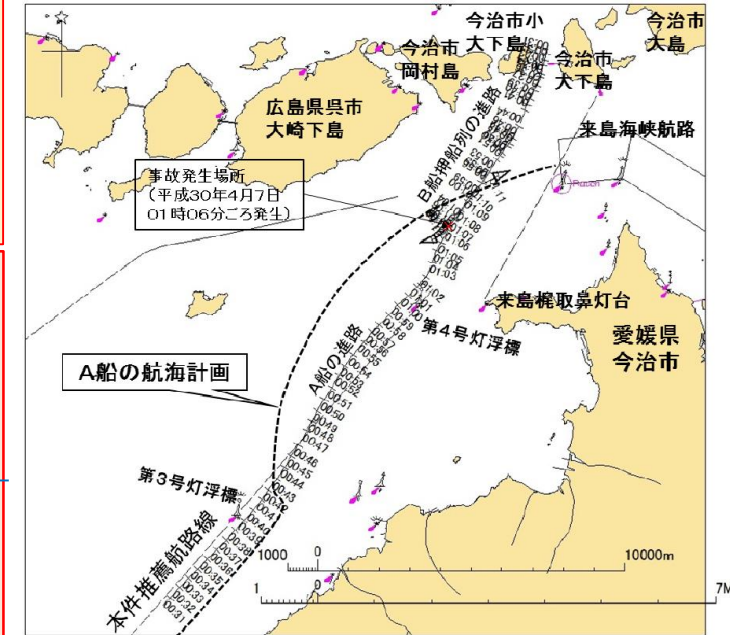
〈背景要因等〉

- ① 船長Aが、B船押船列の船首を横切る針路としたのは、右舷灯見せて右舷対右舷通過の意図を示せば、B船押船列が協力動作を取ってくれると思ったことによる。
- ② B船押船列が協力動作を取ってくれると思ったのは、来島海峡の潮流が南流時(当時、南流約3.9ノット)、これまでの経験から、同海峡西口西方沖を南西進する他の船舶を右舷方に見て航行することが一般的な航法であると考えていたことによる。
- ③ A船は、来島海峡西口沖で他の船舶の進路と交差するのを避けるため、大きく左転して推薦航路の西側を航行する計画としていたが、南西進する他船の針路が支障となり、計画より東寄り航行していた。
- ④ 甲板員Bが、A船に対する見張りを行わなかったのは、A船を目視により認め、A船が変針して右舷灯を見せたので、自船の右舷方を安全に航過すると思い、B船押船列の船尾方から接近する他船に注意を向けていたことによる。
- ⑤ 甲板員は、これまでの経験から、来島海峡を東航する船舶が南西進する自船の右舷方を安全に航行すると思っており、また、自船の速力が遅いので、船尾方から接近する船舶に注意を向けていた。

〈再発防止策〉

- (1) 進路が交差する場合、やむを得ない場合を除き、他船の進路の船首方を横切る針路としないこと。
- (2) 安全に通過すると思っても、完全に通過するまでは見張りを怠らないこと。
- (3) 来島海峡が南流の場合、来島海峡航路の出入り口付近では進路が交差して衝突の危険が生じやすいので十分に注意して航行すること。

* 本事故調査報告書は、R1.5.30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。



【事故概要】 A船(2,423トン)は、関門海峡西口付近を南進中、B船(131トン)は、C船(約2,629トン)と押船列を構成して西進中、A船とC船とが衝突した。

【発生日時】 平成30年1月15日 20時38分ごろ

【発生場所】 福岡県北九州市藍島南南東方沖

【死傷者】 なし

〈原因〉 本事故は、夜間、藍島の南南東方沖において、船長Aが、早期に減速せずに、又は左転してB船押船列と右舷を対して通過する針路とせずに航行を続け、また、航海士Bが、A船が接近していることに気付いていたものの、SSラインに向けて航行を続けたため、両船が衝突した。

〈背景要因等〉

- ① 船長Aが、早期に減速せずに、又は左転してB船押船列と右舷を対して通過する針路とせずに航行を続けたのは、関門マーチスから提供されたB船押船列がA船の船首方を通過する旨の情報を失念し、B船押船列が、A船を右舷側に見ているので右転してA船と左舷を対して通過すると思ったことによる。
- ② 航海士Bが、A船が接近していることに気付いていたものの、SSラインに向けて航行を続けたのは、関門マーチスにA船の船首方を通過する旨を伝え、A船がB船押船列と右舷を対して通過することを了承していると思ったことによる。

〈再発防止策〉

- (1) 海上交通センターの情報提供可能海域を航行中は、管制官から提供された情報を活用して航行安全の確保に努める。
- (2) 他船の接近を認めた場合、相手船の動きを思い込みで判断せず、海上交通センターを活用するなどして確認する。

