

運輸安全委員会は、令和元年6月27日(木)、

船舶事故等調査報告書33件(事故32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56件(事故45件, インシデント11件)を, ホームページで公表しました。

33件のうち, 事故32件の内訳は, 船舶間の衝突13件, (乗組員等の)負傷5件, (灯標等への)衝突5件, 乗揚4件, 火災4件及び転覆1件, また, インシデント1件は, 運航阻害です。

このうち, 重大事案(東京)3件の概要を, 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。

[明石海峡西方海域における旅客フェリーの灯浮標への衝突]

[http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-6-1\\_2018tk0002.pdf](http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-6-1_2018tk0002.pdf)

[阪神港神戸区南方沖におけるコンテナ船同士の衝突]

[http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-6-2\\_2018tk0004.pdf](http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-6-2_2018tk0004.pdf)

[東京都荒川右岸における屋形船の火災]

[http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-6-3\\_2019tk0010.pdf](http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-6-3_2019tk0010.pdf)

また, 軽微事案56件のうち, 事故45件の内訳は, 船舶間の衝突10件, 乗揚8件, 乗組員等負傷7件, 施設等損傷7件, 転覆4件, (岸壁等への)衝突4件, 火災4件及び沈没1件であり, インシデント11件の内訳は, 運航不能10件(機関故障6件, 電源喪失, 絡索, 推進器故障及びバッテリー放電各1件), 運航阻害1(片舷主機故障)件です。



**【事故概要】** A船(97,825トン)は、水先人の水先により六甲アイランド東水路南口に向けて北東進から左転中、B船(9,556トン)は、神戸中央航路南口に向けて北西進中、が両船衝突した。

**【発生日時】** 平成30年5月4日 07時02分49秒ごろ

**【発生場所】** 阪神港神戸区南方沖

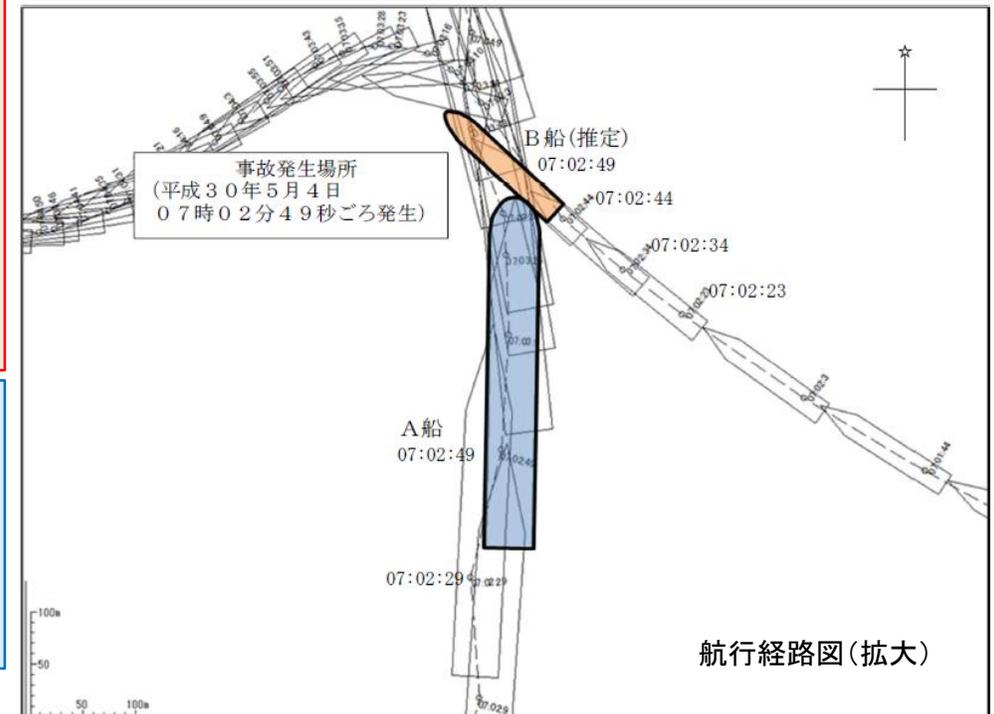
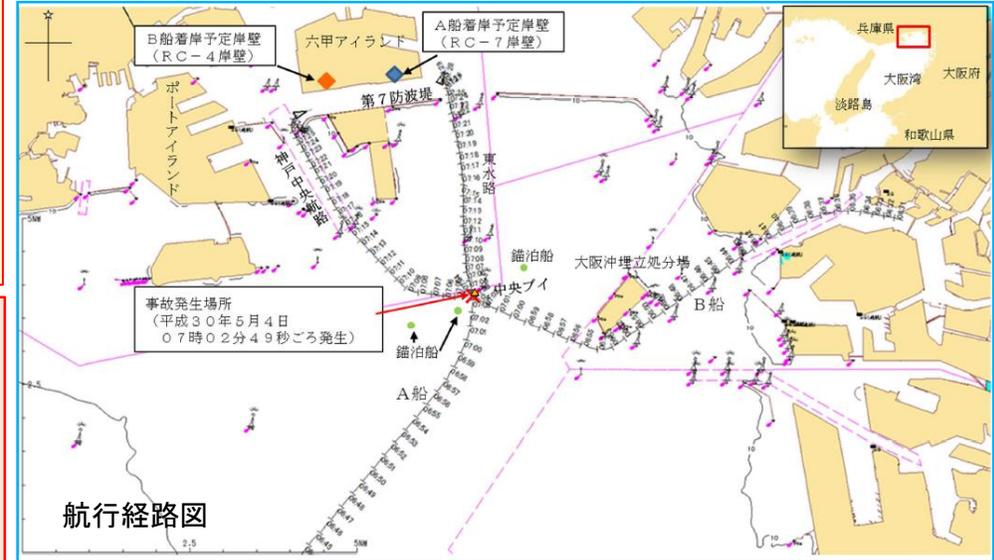
**【死傷者】** なし

**〈原因〉** 本事故は、A船の水先人が、**B船の船尾方を通過できるとして左転しながら航行を続け**、また、船長Bが、**A船の船首方を通過できるとして北西進を続けた**ため、両船が衝突した。

**〈背景要因等〉**

- ① A船の水先人が、B船の船尾方を通過できるとして左転しながら航行を続けたのは、**自船が徐々に減速しており、視認した相対関係から、A船がB船の船尾方を通過できると思い込み、B船との衝突のおそれがある状況に気付いていなかった**ことによる。
- ② 船長Bが、A船の船首方を通過できるとして北西進を続けたのは、**A船の航行経路及びレーダーの予測針路からA船が針路を維持して航行すると思った**ことによる。
- ③ **両船が、VHF無線電話を用いてコミュニケーションをとっていなかった**ことは、本事故発生に**関与した**。
- ④ A船の水先人と乗組員との間で操船や他船の動向について**相互のコミュニケーションが十分に行われていなかった**こと、及び船長Aが入港に係る打合せのため**見張りを行っていない**ことは、本件事故発生に**関与した可能性**がある。

**〈再発防止策〉** (1) 水先人は、**レーダーやECDIS等の航海計器を用いて常時適切な見張りを行うこと、VHFを利用して他船に協力動作を要請すること、船橋当直者とコミュニケーションを図り言語を超えて船長と情報の共有に努めること。** (2) 船長は、水先人を含む船橋当直者との間で**コミュニケーションを図ること、航行の責任は船長にあることを認識し、見張りを継続して行うこと。** (3) **GPSアンテナを基準にしたCPAは、船舶の長さ及び幅を考慮する必要があること** 等



【事故概要】 A船(40トン)は、荒川右岸にある船舶係留施設に係留中、厨房から火災が発生した。

【発生日時】 平成31年3月27日 16時50分ごろ

【発生場所】 東京都足立区柳原の荒川右岸

【死傷者】 軽傷1人(従業員)

〈原因〉 本事故は、夜間営業の準備を行っていた際、アルミ合金製鍋で食材を素揚げした後のてんぷら油が業務用ガスコンロで加熱され続けたため、てんぷら油が着火温度に達し、発火した火炎が厨房から同船船首方に延焼した。

#### 〈背景要因等〉

てんぷら油が加熱され続けたのは、調理担当の従業員が、本件コンロでの調理終了後、眠気を感じて休憩を早くとりたいと思い、また、本件コンロの火炎が本件鍋で、ガス操作コックが簡易調理台でそれぞれ隠れていたことから、本件コンロの火を消すことに意識が向かず、厨房から離れたことによる。

#### 〈再発防止策〉

- (1) 船長及び従業員に以下のことを教育、指導し、徹底させること。
  - ① FRP製屋形船は、火災が発生すると短時間で船体材料に着火し、船舶の消火設備では消火が困難となるので、火災を発生させないことが重要
  - ② ガスコンロ使用中は、常時、従業員が監視すること。
  - ③ 厨房から離れる場合、ガス元栓が断となっていることの確認を徹底、このことを厨房に掲示する等して確実に定着させる。
  - ④ 火元が確認しにくならないよう、設備及び器具の配置を工夫すること。
- (2) 事業者等は、以下の防火措置について検討すること。
  - ① 調理油過熱防止装置等を装着したガスコンロ又は自動調節可能なフレイヤー等の導入
  - ② 厨房で出火した際、迅速に対応可能な消火器の配置
  - ③ 火災警報装置の設置
  - ④ 自動拡散型粉末消火器等の設置



炎上中の本船



本船

\* 本事故調査報告書は、R1.6.27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。