

運輸安全委員会は、令和元年8月29日(木)、

船舶事故等調査報告書48件(事故44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41件(事故33件、インシデント8件)を、ホームページで公表しました。

48件のうち、事故44件の内訳は、(乗組員等の)死傷14件、船舶間の衝突12件、乗揚11件、火災2件、(岸壁への)衝突、浸水、転覆、爆発及び沈没各1件、また、インシデントは、運航不能(推進器故障、機関故障、燃料供給不能、舵故障)4件です。

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。

[石廊崎南東方沖におけるコンテナ船とミサイル駆逐艦との衝突]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-8-1_2017tk0009.pdf

[桜島港における旅客フェリーの岸壁への衝突]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-8-2_2018tk0010.pdf

[揚網作業中の漁船での乗組員の負傷]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-8-3_2019tk0016.pdf

また、軽微事案41件のうち、事故33件の内訳は、乗揚10件、船舶間の衝突8件、(灯浮標等への)衝突6件、乗組員等負傷2件、浸水2件、転覆2件、施設等損傷、沈没及び火災各1件であり、インシデント8件の内訳は、運航不能6件(機関故障2件、燃料供給不能2件、絡索及びバッテリー過放電各1件)、運航阻害及び座洲各1件です。

【事故概要】 石廊崎南東方沖において、A船(29,060トン)は、京浜港に向けて北東進中、B船(8,261トン)は、横須賀港を出港して南進中、両船が衝突した。

【発生日時】 平成29年6月17日 01時30分34秒ごろ

【発生場所】 静岡県南伊豆町石廊崎南東方沖

【死傷者】 死亡7人(B船乗組員)、負傷3人(B船艦長及び乗組員)

〈原因〉 本事故は、夜間、A船が北東進中、B船が南進中、B船が、A船の北方を並走していた外航コンテナ船(C船)に注意してA船の見張りを適切に行っておらず、針路及び速力を維持して航行し、また、A船が、針路及び速力を維持して航行したため、両船が衝突した。

〈背景要因等〉

- ① B船が、C船に注意してA船の見張りを適切に行っていなかったのは、B船の右舷船首方にC船が接近していたこと及びA船のレーダー情報が確実に入手されなかったことによる。
- ② A船が針路及び速力を維持して航行したのは、A船が針路及び速力を保つ船舶であり、B船に対する昼間信号灯の照射を行ったことから、B船が気付いてA船を避けたことによる。

〈再発防止策〉 (1)当直中の乗組員は、周囲の状況及び他船との衝突のおそれを判断できるよう、レーダー(ARPAを含む)その他の航海計器を適切に調整し、常時適切な見張りを行うこと。 (2)他船の意図もしくは動作を理解できないとき、他船が衝突を避けるための十分に動作をとっているかどうか疑わしいときは、警告信号を行うこと。 (3)針路、速力の保持船であっても、相手船の動作のみでは衝突を避けられないと認める場合は、衝突を避けるための協力動作をとること。 (4)乗組員は、当直命令簿の規定を遵守すること。

〈その他の情報〉

・B船のレーダー画面には、周囲2～3海里の範囲でクラッターが生じていて、A船の動向を把握できなかった。



旅客フェリーA 岸壁衝突事故

【事故概要】 A船(1,240トン)は、桜島港フェリーターミナルの第4バースに着岸する目的で接近中、第4バースの北東端に衝突した。

【発生日時】 平成30年7月28日 13時44分ごろ

【発生場所】 鹿児島県鹿児島市桜島港

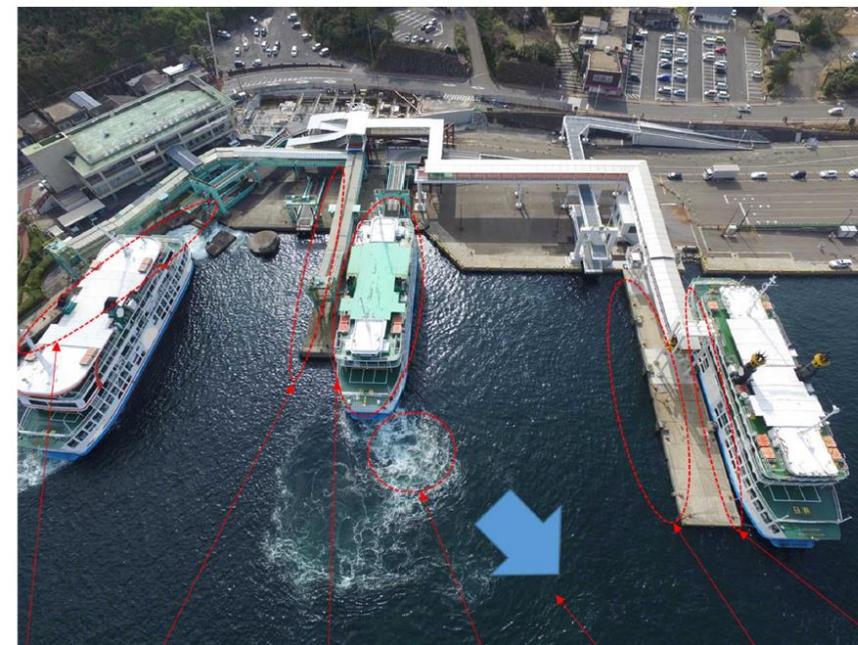
【死傷者】 重傷2人(旅客) 軽傷17人(旅客15、船内店員2)

〈原因〉 本事故は、A船が、第4バースに右舷付けの予定で接近していた際、第3バースの僚船の推進器から発生した放出流により、船首が右方に圧流され、両舷の推進器を後進全速力としたものの、行きあしを止められずに衝突した。

〈背景要因等〉

- ① A船の船首が右方に圧流されたのは、僚船が両舷の推進器で船体を圧着させており、通常の片舷の推進器のみから発生する放出流よりも強かったことによる。
- ② A船が行きあしを止められなかったのは、船長が、標準的な対地速力より早い対地速力で第4バースに接近させ続けたことによる。
- ③ 船長が、標準より早い対地速力でバースに接近させ続けたのは、ふだんから標準的な対地速力より早い対地速力で接近する操船に慣れていたことによる。

〈再発防止策〉 (1)船長は、着岸にあたって、適切な船首方位を保持、十分な離隔距離を確保すること。十分な離隔距離を確保できなかった場合でも、行きあしを止めて衝突を避けることができるよう、GPS等の航海計器で速力を確認し、十分に自船を減速させる。(2)船長は、着岸中、推進器及び舵によって自船の船体を岸壁に圧着させる場合、放出流により僚船の操船に及ぼす影響が最小限となるよう、使用する推進器の数、回転数及び舵角を調整する。気象、海象等の状況により、放出流を強めざるを得ない場合、無線等により僚船に連絡を行う。(3)運航者は、上記について、内規等に規定したうえで、船長に履行させる。(4)船長は、操船経験を安易に踏襲することなく、ふだんと異なった状況等を意識的に確認し、状況に対応した操船方法を選択すること。(5)船長は、あらかじめ着岸の際の旅客待機場所を旅客に周知し、着岸間際においては、乗組員から旅客に対し、待機場所で待つように指示を徹底させるなど、船舶の運用を適正に行う。



第1バース 第2バース 僚船 (第3バース着岸中) 放出流 放出流の向き 本件岸壁 (第4バース) 第5バース

第3バースに船体を圧着させている僚船 (参考写真)

(6)船長は、不意の衝撃による負傷の程度を軽減するため、間もなく着岸する時期及び岸壁等に衝突するのを避けられない事態となった際、船内アナウンスなどにより旅客への注意喚起を行う。旅客に対し、着席、積載された車両内でシートベルトの着用を指示することにより、頭部の負傷を防止できることに留意する。(7)船長は、車両甲板に積載した車両の車止めは、船体が完全に着岸したことを確認した後以外すことを徹底する。(8)運航者は、再発防止策の実施状況を定期的に確認し、指導等を通じて再発防止策が徹底された状態を確保すること。

漁船A 乗組員負傷事故

【事故概要】 A船(9.7トン)は、錨泊して揚網作業中、漁労長がサイドローラに巻き込まれて重傷を負った。

【発生日時】 平成30年9月14日 04時30分ごろ

【発生場所】 熊本県天草市大島西方沖

【死傷者】 重傷1人(漁労長)

〈原因〉 本事故は、夜間、A船が錨泊して揚網作業中、船首側及び船尾側のサイドローラで網の巻揚げを調整する作業の際、漁労長が、単独で、ゴム手袋を着用し、船尾側サイドローラが回転した状態で船尾側サイドローラに網を固定しようとしたため、左手に着用していたゴム手袋の指先が網とサイドローラとの間に挟まれ、その後、左手に続いて左腕がサイドローラに巻き込まれた。

〈背景要因等〉

① 漁労長が、単独で船尾側サイドローラに網を固定しようとしたのは、網の中の魚群の偏在により、船首側サイドローラでの網の巻揚げに人手を要し、漁労長を除いた乗組員が船首側サイドローラで網を巻き揚げる揚げるようになったことによる。

② 漁労長が、ゴム手袋を着用し、船尾側サイドローラが回転した状態で船尾側サイドローラに網を固定しようとしたのは、好漁となって操業時間が長引き、早く寄港して水揚げに条件の良い岸壁を確保したいとの思いから気持ちに焦りがあったこと、及び作業への慣れがあったことによる。

〈再発防止策〉 (1)乗組員の上衣は、裾や袖口を締め付るなどしてサイドローラに巻き込まれないようにする。(2)サイドローラ操作レバーに操作担当者をつけ、作業を監視させ、異常時発生時に即時停止させる。(3)網の固定の際、サイドローラを一旦停止した上、網を固定する乗組員とレバー操作者担当者とは声を掛け合い、連携して作業を行う。(4)網の固定の際、手袋を外す。(5)逆巻きの未然防止に努める(具体例省略)。なお、サイドローラ緊急停止装置を導入することが望ましい。

* 本事故調査報告書は、R1.8.29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。

環網巻き
ウインチ



作業灯

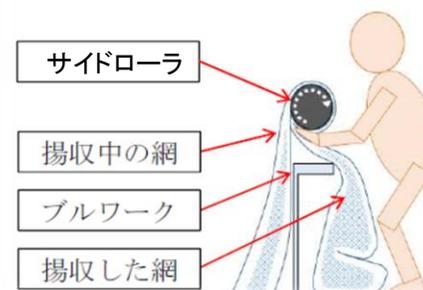
浮子網巻き
ローラ

サイドローラ

本船 (右舷船尾方から撮影)

サイドローラの操作レバー

サイドローラ



サイドローラに網を固定する作業
(イメージ)



漁労長がサイドローラに巻き込まれた状況
(イメージ)

〈勧告等〉

運輸安全委員会は、同種海難が繰り返し発生していることから、水産基本計画を策定し、漁船漁業の安全対策の強化を図る水産庁長官に対し、意見を述べた。