

## 運輸安全委員会は、令和3年1月21日(木)、23件の船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

区分	事故： 重大1、重大・軽微以外19、軽微0	計20件	インシデント： 重大・軽微以外3	計3件
事故等種類(件)	死傷等7、乗揚5、衝突(単)3、衝突2、火災2、施設等損傷1		座洲2、運航不能(機関故障)1	
関係船舶(隻)	漁船7、ケミカルタンカー3、プレジャーボート3、貨物船2、 その他7	計22隻	貨物船2、油タンカー1	計3隻
死傷者等(人)	死亡4、重傷4、軽傷4	計12人		

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び横浜事務所の船舶事故調査報告2件について、“概要版”を作成しました  
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

### ① 兵庫県洲本港東方沖で、貨物船とえい網中の漁船の漁具とが衝突し、漁船が転覆して乗組員が溺死した事例

貨物船が北東進中、漁船が貨物船の右舷前方をえい網しながら北東進中、貨物船が右転して漁船の漁具と衝突し、漁船が転覆して乗組員が溺死した

### ② 京浜港横浜區で、ケミカルタンカーが台風による強風で走錨し、陸上施設等に衝突した事例

錨泊中のケミカルタンカーが、台風による北東の風により走錨して南西方に圧流され、横浜航路の灯標、渡り棧橋及び護岸に衝突した

## 海難防止への インフォメーション

### ① 貨物船A(107,054トン) 漁船B(4.8トン) 衝突(漁具)

(貨物船が北東進中、漁船がえい網しながら北東進中、貨物船と漁船の漁具とが衝突して漁船が転覆した)

**【事故概要】** 貨物船A(シンガポール籍、107,054トン、24人乗組、水先人乗船)は、広島県福山港に向けて北東進中、漁船B(4.8トン、2人乗組)は、えい網しながら北東進中、A船とB船の漁具とが衝突し、B船が転覆して乗組員1人が溺死した

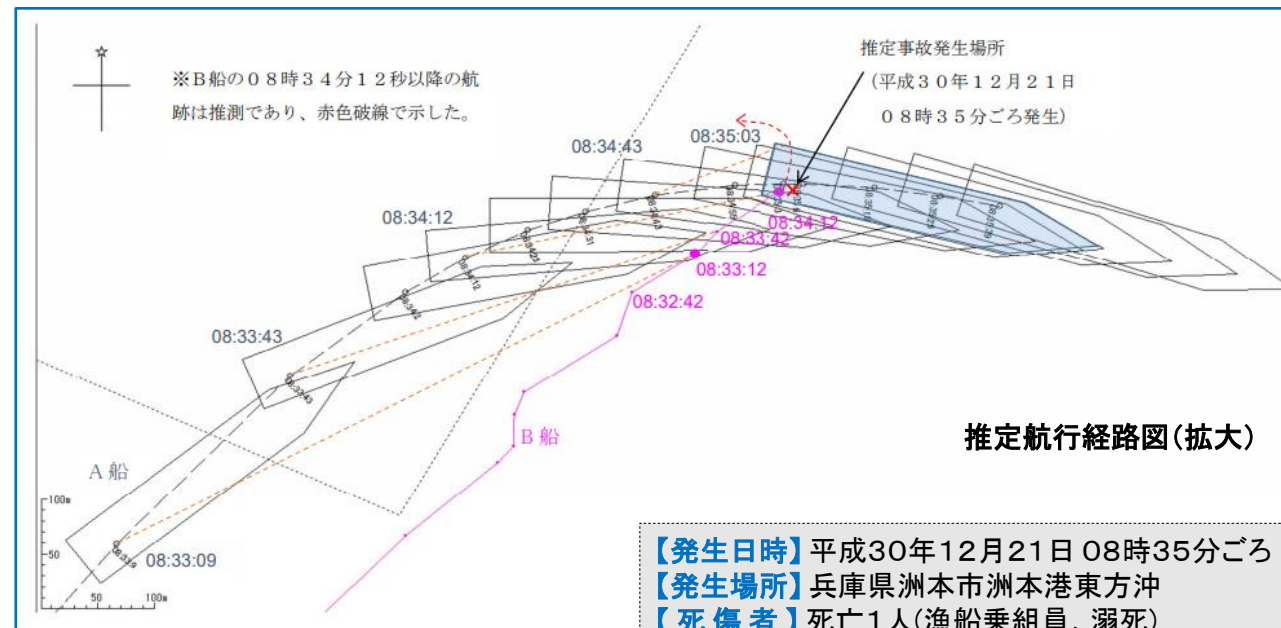
#### 《原因・背景》

◎船舶が輻輳している状況下、A船が水先人の水先により北東進中、  
(\*1)A船がB船の船尾方間近で右転したため、B船の漁具に衝突した

\*1 水先人が、当初通過しようとしていた左舷船首方の2隻の船舶の間を通過することが難しいことに気付き、右舷船首方で操業していた(\*2) B船との距離が目測により約1Mであり、B船漁具の上方を安全に通過できると思った

\*\* A船船長が昇橋しておらず、水先人が単独で操船判断を行う状況であったことは、本事故の発生に関与した可能性がある

\*2 レーダー画像では約830mであった



\* 本調査報告書は、R3.1.21に公表されました。  
詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

**【発生日時】** 平成30年12月21日 08時35分ごろ  
**【発生場所】** 兵庫県洲本市洲本港東方沖  
**【死傷者】** 死亡1人(漁船乗組員、溺死)  
**【損傷等】** A: 舵板に擦過傷  
 B: 漁具の引き網破断、主機等に濡損

#### 《安全に関する事項》

- ・ A船は、船橋内で、乗組員と水先人の間において操船に関するコミュニケーションが十分に行われていなかった
- ・ 水先人は、小型底引き網漁の漁法に関して一般的な知識は有していたが、操業中の漁船の船首方位と進路が必ずしも一致しないことがあること、及び水面下における漁具の状況について、十分に理解していなかった

**《再発防止策》** (A船の船舶管理会社及び本件水先人会において事故後に講じられた事故等防止策については、事故調査報告書を参照)

- (1) 水先人は、輻輳海域において、十分余裕のある時期に、目視だけでなくレーダー等を用いて他船の動静を判断し、十分な距離を隔てて衝突を回避する適切な操船を行う
- (2) 船長は、輻輳海域を航行する場合、水先人が乗船していても、船橋にて、船舶の航行の安全に努める
- (3) 水先人は、船橋乗組員との間で操船や他船の動向について共通の言語でのコミュニケーションを図り、情報の共有に努める
- (4) 水先人は、所属水先人会の研修等により、漁船の漁法等の知識の習得を図り、輻輳海域を航行する際の操船技術の向上に努める

## 海難防止への インフォメーション

### ② ケミカルタンカーA(2,946ト) 衝突(灯標、栈橋及び護岸) (錨泊中、台風の強風で走錨し、灯標、渡り栈橋及び護岸に衝突した)

**【事故概要】** ケミカルタンカーA(マーシャル諸島共和国籍、2,946ト、16人乗組)は、錨泊中、台風による北東の風により走錨して南西方に圧流され、横浜航路第2号灯標、渡り栈橋及び護岸に衝突し、A船は、球状船首部の亀裂等を、同灯標は、頭標の折損等を、同栈橋は、渡橋部の折損等を、及び護岸は、コンクリート部の剥離等を生じた

#### 《原因・背景等》

◎ 夜間、台風第15号が接近し、暴風波浪警報が発表されている状況下、本船が京浜港横浜第3区のY1錨地において、空船状態で左舷錨鎖5節により単錨泊中、船長が、(\*1)主機を使用すれば強風に耐えられると思い、単錨泊を続けたため、主機を使用して走錨の防止に当たったものの、強風によって南西方に圧流され続けた

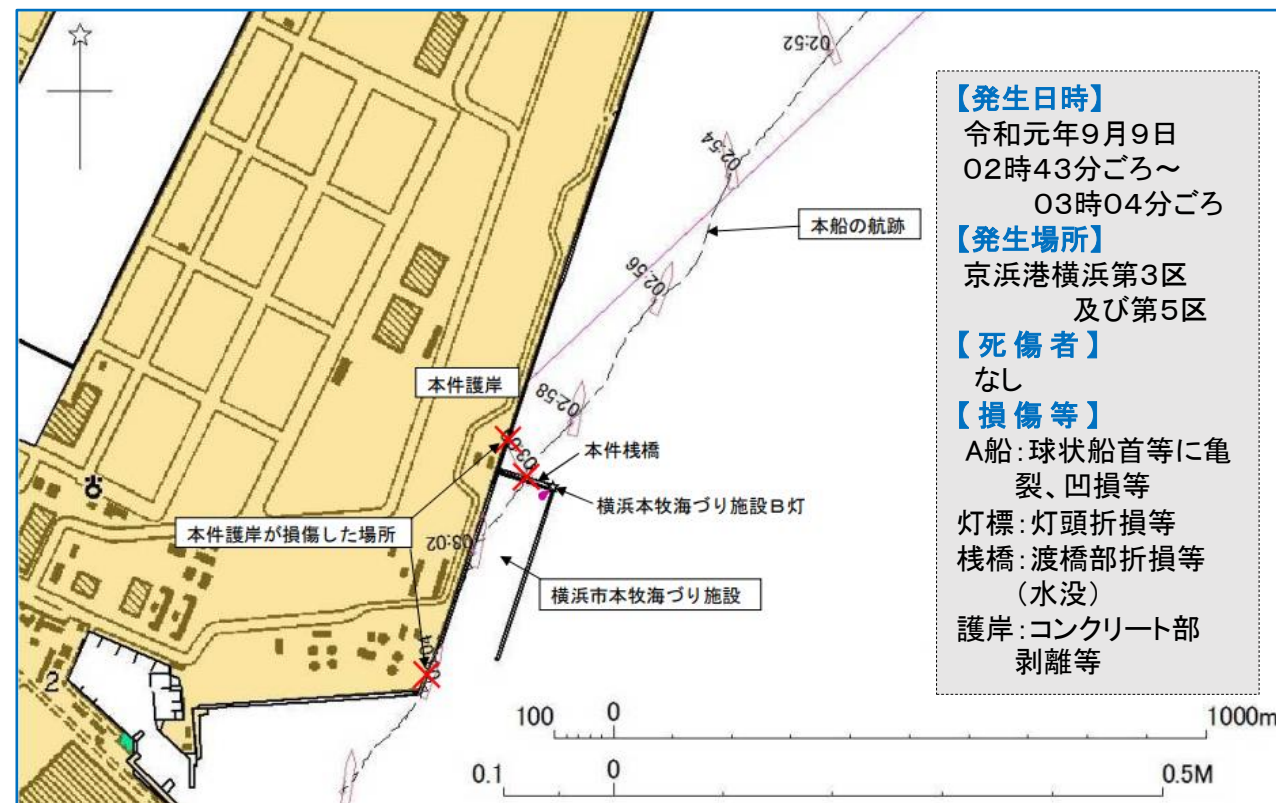
\*1 A社(運航者)の安全管理マニュアルに荒天が予想されている場合の適切な対応、及び安全な海域まで移動する等が規定されておらず、主機の使用による対応が可能なこと及び台風の予想経路の情報から、(\*2)Y1錨地に留まる方が安全だと判断した

\*2 A社は、船長に、運航予定より安全を優先し、必要な判断を行う権限を与え、安全性の検討は船長に任せていたので、自ら必要に応じた運航計画の変更を指示するなどの支援が行われていなかった

#### 《関連情報》

- ・03時ごろ、北東の風、20.8m/s～28.4m/s(乗組員の観測)
- ・本船は、バラスタンクにバラスタ水(約1,107t)(満載時約1,725t)を漲水していた
- ・Y1錨地は、底質が泥で、事故当時の水深は約19mであり、経験的な錨鎖の伸出量の目安は(文献等による)、**風速20m/sの風を受ける場合 水深の3倍+90m、**  
**風速30m/sの風を受ける場合 水深の4倍+145m**
- ・船長は、付近の錨泊船と接近する危険を感じ、5節しか伸出できなかった(1節:27.5m)

\* 本調査報告書は、R3.1.21に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。



#### 【発生日時】

令和元年9月9日  
02時43分ごろ～  
03時04分ごろ

#### 【発生場所】

京浜港横浜第3区  
及び第5区

#### 【死傷者】

なし

#### 【損傷等】

A船:球状船首等に亀裂、凹損等  
灯標:灯頭折損等  
栈橋:渡橋部折損等(水没)  
護岸:コンクリート部剥離等

#### 《再発防止策》(A社は、安全管理マニュアルを改訂し、その詳細は報告書参照)

- (1) 船長は、安全管理マニュアルを遵守し、安全な海域に退避するか錨泊するかを判断し、港内で錨泊する場合、両舷錨を使用し、十分な把駐力を確保する
- (2) 船長は、航路標識等の施設に近接した錨地を選択せず、気象及び海象、海域及び底質に応じた錨泊ができない可能性を考慮し、事前に運航管理会社等と協議して別錨地の選定を検討する
- (3) 運航管理会社等は、気象情報に基づいて自ら安全性を検討し、必要に応じて運航計画変更を指示するなどの安全支援体制を構築し、避難する場合、運航に支障がないよう船長を支援する
- (4) 運輸安全委員会の「非常に強い台風時の走錨による事故防止対策について」(平成31年4月25日発行)の情報提供資料に従い、事故防止を図るための措置をとる