

## 運輸安全委員会は、令和3年3月25日(木)、86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2、重大・軽微以外39、軽微32	計73件	インシデント： 重大・軽微以外2、軽微11	計13件
事故等種類(件)	死傷等17、衝突12、衝突(単)12、乗揚12、転覆8、沈没4、施設等損傷4、火災2、浸水2		運航不能11(機関故障7、燃料供給不能2、絡索1、舵故障1)、座洲2	
関係船舶(隻)	漁船25、プレジャーボート16、貨物船15、遊漁船6、引船6、台船4、水上オートバイ3、旅客フェリー2、油タンカー2、液体化学薬品ばら積船2、ミニボート2、その他7	計90隻	プレジャーボート6、貨物船4、漁船2、プレジャーヨット1	計13隻
死傷者等(人)	死亡9、重傷8、軽傷13、行方不明3	計33人		

上記事故のうち、東京(委員会事務局)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 **浦賀水道航路で、北西進中のコンテナ船と貨物船とが衝突し、その後コンテナ船が灯浮標に衝突した事例**  
浦賀水道航路北口付近で、京浜港横浜第2区に向けて同航路を北西進中のコンテナ船と、中ノ瀬航路に入ろうとして右転した貨物船とが衝突し、さらにコンテナ船が、浦賀水道航路第8号灯浮標に衝突した
- ② **京浜港で、東京西航路北口付近を南東進中のロールオン・ロールオフ(RORO)貨物船と引船とが衝突した事例**  
強雨の影響で周囲の視認が困難な状況下、東京西航路北口付近を南東進していたRORO貨物船と引船とが衝突した

海難防止への  
インフォメーション

① コンテナ船A(25,305ト) 貨物船B(391ト) 衝突

(浦賀水道航路を北西進中のA船と、中ノ瀬航路に向け右転したB船とが衝突し、さらにA船が灯浮標に衝突した)

**【事故概要】** コンテナ船A(25,305ト、シンガポール籍、23人乗組、水先人乗船)は、京浜港横浜第2区に向け、また貨物船B(391ト、4人乗組)は、京浜港横浜区Y1錨地に向け、両船共に浦賀水道航路を北西進中、A船と、中ノ瀬航路に向け右転したB船とが浦賀水道航路内において衝突し、その後A船が灯浮標に衝突した

**《原因・背景》** 夜間、浦賀水道航路北口付近において、両船が共に同航路を北西進中  
A船:(\*1)水先人が、B船に国際VHFで右舷側を追い越す意図を伝えなくても無難に追い越すことができ  
ると思ひ、B船を追い越す態勢で航行を続けた

B船:航海士が、東京マーチスから中ノ瀬航路の航行義務があるとの情報提供を受けた際、(\*2)A船の  
存在を知らずに同航路に向けて右転した

(\*1) B船が第2海堡南西を通過しても中ノ瀬航路に向けて右転せず、浦賀水道航路北口に向け北西進を続けていたこと

(\*2) 速力制限があり航行する船舶の速力差が少なく、追い越されることはないと思っていたこと、東京マーチスからの情報提供を指示だと思ひ、直ちに中ノ瀬航路に入航する必要があり、すぐに右転しなければ右舷船首のブイの手前で旋回して同航路に入航できないと思ひ、船首方の船舶及び中ノ瀬航路へ右旋回することに意識を向けて航行していたこと

\*\* B船の船長が船橋当直を航海士に任せていたこと、船長と航海士との間で航海計画等の航海に必要な情報の共有が適切に行われずに航海士による船橋当直が行われていたこと、B船の航海士が予定錨地の名前を知らずに予定錨地と異なる場所を東京マーチスに伝えたこと、及びVHFによる東京マーチスからのA船に関する情報提供等を聴取していなかったことも関与

**【発生日時】**

令和元年10月15日  
04時22分32秒ごろ

**【発生場所】**

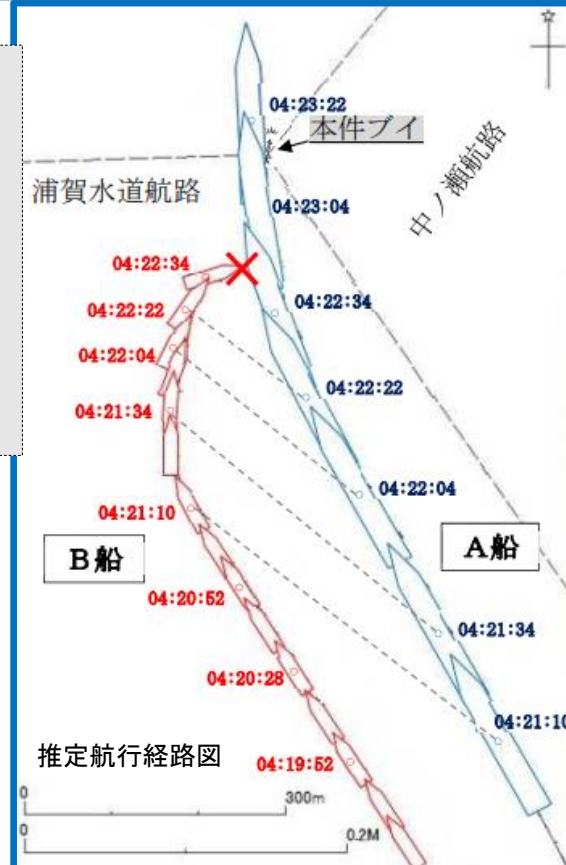
浦賀水道航路

**【死傷者】**

なし

**【損傷等】**

A: 左舷船首部外板の凹損等  
B: 船首部ブルワークの圧壊等  
灯浮標: 防護枠の曲損等



**《再発防止策》** (東京湾水先区水先人会、B船の船管理会社・運航会社によって事故後に講じられた措置は、事故調査報告書を参照のこと)

- (1) 船長、水先人等は、航路内での追越しの際、早期に他船の動向、操船意図を確認し、他船の動向が判明せず、安全な距離を確保できない場合には追越しを行わない
- (2) 水先人、船橋当直者等は、早期にVHF、汽笛等を使用して自船の存在及び操船意図を他船に知らせる
- (3) 船橋当直者は、後方の見張りも励行し、常時適切な見張りを行う
- (4) 船舶所有者、運航者等は、船長が狭水道航行時に昇橋して操船指揮をとる環境構築を積極的に支援し、船長は、狭水道航行時、昇橋して操船指揮をとる
- (5) 予定錨地、仕向港等を記した航海計画書等を船橋に備え置くなど、航海に必要な情報の共有を適切に行う
- (6) 船橋当直者等は、入直前に必要な情報収集に努め、東京マーチスに入域通報等を行う際には、正確な情報を伝える
- (7) 船橋当直者は、海上交通安全法等の法令を熟知しておく
- (8) 船橋当直者等は、VHF交信及び自船に関する交信を傍受する際、交信終了まで確実に聴取する
- (9) 東京マーチス等による情報提供は、操船上の指示ではないことを認識した上で、有効活用して安全運航に努める

**《協力要請》**

同種事故の再発防止に寄与できるよう、関係者に対し、本報告書を周知することについて、以下の団体に協力を要請した

- ・(一社)日本船主協会
- ・日本内航海運組合総連合会
- ・外航船舶代理店業協会
- ・日本水先人会連合会

※本調査報告書は、R3.3.25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。

海難防止への  
インフォメーション

② ロールオン・ロールオフ貨物船A(13,682トン) 引船B(19.28トン) 衝突  
(周囲の視認が困難な状況下、東京西航路北口付近を南東進していたA船とB船とが衝突した)

**【事故概要】** ロールオン・ロールオフ貨物船A(13,682トン、大韓民国籍、コンテナ93個積載、17人乗組)は、京浜港東京第2区品川ふ頭を離岸し、名古屋港に向けて南東進中、また、引船B(19.28トン、1人乗組)は、同港同区芝浦物揚場を離岸し、同港横浜区大黒ふ頭に向けて南東進中、東京西航路北口付近において、両船が衝突した

**《原因・背景等》** 日没後の薄明時、強雨の影響により周囲が暗く視認が困難となった状況下、両船が南東進中、

◎ A船が、船尾方から接近して左舷側を並走した後船首付近を航行していた(\*1)B船に気付かずに徐々に増速しながら航行を続け、またB船が、(\*2)離岸後に南東進しているA船に気付かず一定の速力で航行を続けたこと

(\*1) 強雨の影響により周囲が暗く視認が困難であったこと、及び小型船のB船が船尾方からA船に接近し、A船のレーダーの最小探知距離内を航行することとなった後、操舵室内からの死角内を航行していたこと

(\*2) B船船長がA船の初認時に、A船が入港船であり、品川ふ頭(本件ふ頭)へ着岸したものだと思い込み、動静の監視を継続しなかったこと

\*\* A船がB船に気付かなかったのは、周囲の視認が困難な状況下、南東進を開始する前に出航部署を解除したことが関与

\*\* B船船長が、A船が接近していることに気付かなかったのは、周囲が暗く視認が困難であったこと並びにB船の主機の運転音及び事故当時の雨音が関与

**《再発防止策》**

- 大型船の船長は、レーダーの最小探知距離内及び操舵室内からの死角内を航行している船舶の有無を確認するため、**同室内からだけでなく、ウイングからも見張りを行う**
- 大型船の船長は、**レーダーの特性を再認識し**、特に出入港作業中の後進時及び低速時、小型船の急な接近に注意するため、**甲板上に配置した乗組員の目視による見張りを強化するとともに**、周囲の安全を確認した**適切な時機に出航部署の解除を行う**
- 汽艇の船長は、**出入港船舶等の動静に関する情報を出航前に入手し**、周囲の見張りを適切に行い、**大型船の航行を妨げないよう十分に距離を隔てる**

**《今後必要とされる事故等防止策等》**

- 汽艇等は、離岸前及び航行中の他船の動静に関する情報収集を確実に行うこと
- 汽艇等が大型船の動静を正確に把握するため、また、大型船がレーダーの最小探知距離内を航行している汽艇等の航行を認識するため、汽艇等におけるAIS(含簡易型)の設置及び活用が促進されることが望まれる

**《事故後に講じられた事故等防止対策 (詳細は事故調査報告書を参照のこと)》**

A船船舶管理会社：自社の管理船舶に対する、本事故に関する不適合情報の提供、事故防止についての注意喚起など  
B船の運航者：雇用船員に対する、本事故の経緯、状況及び原因に関する情報共有など

**《協力要請》** 同種事故等の再発防止/被害の軽減を図るため、以下の団体に、**本報告書の周知を依頼**した  
・日本代理店協会 ・東京はしけ運送事業協同組合 ・横浜はしけ運送事業協同組合



**【発生日時】** 令和元年6月10日 19時25分ごろ  
**【発生場所】** 京浜港東京第3区  
**【死傷者】** なし  
**【損傷等】** A: 両舷船首部外板に擦過傷  
B: マストの折損等

\* 本調査報告書は、R3.3.25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。