

運輸安全委員会は、令和3年5月27日(木)、77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0、重大・軽微以外32、軽微28	計60件	インシデント： 重大・軽微以外1、軽微16	計17件
事故等種類(件)	衝突19、乗揚12、転覆9、死傷等8、衝突(単)8、浸水2、火災1、爆発1		運航不能12(機関故障8、燃料不足2、舵故障1、絡索1)、座 洲3、運航阻害2	
関係船舶(隻)	漁船29、プレジャーボート18、貨物船7、ミニボート5、遊漁船4、水上 オートバイ4、旅客船2、プレジャーヨット2、その他10	計81隻	プレジャーボート7、貨物船4、押船1、プレジャーヨット1、旅客 船1、油タンカー1、貨物船兼砂利運搬船1、ケミカルタンカー1	計17隻
死傷者等(人)	死亡6、重傷10、軽傷14、行方不明5	計35人		

上記事故のうち、那覇、神戸両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 沖縄県石垣島白保埼東方沖で漁船が転覆し、3人が行方不明となり、船体が全損となった事例

台風が接近する状況下、石垣漁港に向けて航行中の漁船が、横波を受けて転覆し、船長及び技能実習生2人が行方不明となり、船体が全損した

② 貨物船が、高知港内を北東進中、浅所に乗り揚げた事例

高知県高知港で、出港する予定で北東進中の貨物船が、浅所に乗り上げて船底等に損傷を生じた

海難防止への
インフォメーション

① 漁船A(7.3トン) 転覆

(台風が接近する状況下、石垣漁港に向けて航行中の漁船が、横波を受けて転覆し、3人が行方不明となった)

【事故概要】 漁船A(7.3トン、船長及び技能実習生3人乗組)は、台風が接近する状況下、石垣漁港に向けて航行中、石垣島白保埼東方沖で転覆し、船長及び技能実習生2人が行方不明となり、船体が全損した

《原因等》

◎台風8号の接近により、暴風警報、波浪警報等が発表されている状況下、A船が、(*)**台風の危険半円に入り**、石垣漁港に向けて西南西進中、**左舷方から約4mの横波を受けたため**、右舷側に傾斜して横倒しの状態となり、さらに完全に転覆した

*台風の危険半円: 台風を通る進行軸に対して右半円を危険半円という

- 理由(1) 台風を押し流す風(一般流)が台風自身のもつ風系と同方向なので、台風自身の風一般流が加わって風が強くなる
- (2) 船舶が危険半円に入ると中心に流されるような風系を受け、暴風圏内にいる時間が長引き、なかなか抜け出せない

《関連情報》

- 技能実習生3人は、救命胴衣が船首部の倉庫に保管されていたことから、救命胴衣を取りに行けなかった
- 任意で小型船舶用膨張式救命いかだを搭載していたが、定期的な整備が行われず、作動しなかった
- 発生海域に**暴風警報、波浪警報等**が発表されており、本船は、左舷方から最大瞬間風速30%以上の風及び波高約4mの横波を受けていた

【発生日時】
令和2年8月22日
17時00分ごろ

【発生場所】
沖縄県石垣市石垣島
白保埼東方沖

【死傷者等】
行方不明3人
(船長、技能実習生2人)

【損傷等】
上甲板上構造物破損、消失



* 本調査報告書は、R3.5.27に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

《再発防止策》 (所属漁協により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のこと)

- (1) 漁船の船長は、低気圧の接近が見込まれる場合には、早期に操業の中止や近隣の港等への避難を検討するなど、余裕を持った判断を行うこと
- (2) 操船者は、可能な限り、台風の危険半円を避け、荒天時には、横波を受けない針路を選定して航行すること
- (3) 乗組員は、緊急時に救命胴衣を即座に使用できるよう、居室内等の身近な場所に救命胴衣を備えておくこと
- (4) 船舶所有者は、小型船舶用膨張式救命いかだを任意で搭載している場合でも、定期的に整備を行い、乗組員にその使用方法について習熟させておくこと

海難防止への
インフォメーション

②貨物船A(499トン) 乗揚

(高知港内で、北東進中の貨物船が、浅所に乗り揚げ、船底等に損傷を生じた)

【事故概要】 貨物船A(499トン、6人乗組、石灰石約1,600トン積載)は、高知港の私設棧橋を離岸し、出港する予定で港内を北東進中、浅所に乗り揚げ、船底部等に擦過傷を生じた

【発生日時】 令和2年4月30日12時00分ごろ **【発生場所】** 高知県高知市高知港
【死傷者】 なし **【損傷等】** 船首部及び船底部に擦過傷

《原因・背景等》 高知港東口付近の水深が浅くなっていた状況下

◎ A船では、(*1)紙海図及び電子海図表示装置(ECS)にインストールされた(*2)航海用電子海図(ENC)の(*3)改補が行われていなかった

◎ 航海士が、南口から東口への出航に変更し、浅所の存在を知らずに東口のほぼ中央に向け航行した

- (1) 船長は、当直の航海士が船長経験者であり、短時間であれば操舵及び操船を任せても支障ないと思ひ、飲料水をとるため降橋した
- (2) 航海士は、南口東方沖に小型船が4~5隻停留し、航行の支障となるように見えたので、南口出航の予定を変更し、東口に向かった
- (3) 航海士は、ECSの画面を拡大して水深を確認し、十分に深いので航行に支障はないと思った
- (4) 船長は、左転を始めたことを知ったが、自室のECSモニター画面を眺め、水深に問題はないと思った

《関連情報》 (上記*1~*3について)

- *1 平成28年2月の新造平成27年3月19日刊行の海図(W110 高知港)で、発生場所付近の水深表示が10.9m、最浅水深7.9mである旨の記載があったが、最新版の紙海図(平成28年12月1日刊行)は、最小水深3.5m、同6.4mの記載になっている
- *2 平成28年2月の竣工時にインストールされた
- *3 A社(船舶所有者)から送付される水路通報(印刷物)にはこの浅所情報は含まれておらず、インター経由で提供される水路通報(PDF版)には全ての内容が包含されている



《再発防止策》 (船舶所有者及び運航者が事故後にとった改善措置については、事故調査報告書を参照のこと)

- (1) 船長は、保有する紙海図及びENCを含め、海上保安庁WEBサイト上の水路通報により、本船に関連する水路情報を確認し、特に水路通報(印刷物)は水路通報の一部の情報に限られていることに十分に注意し、改補を適切に実施しておくこと
- (2) 船長は、乗組員が船長経験者であっても、離岸した後、港外に出るまで在橋して操船指揮に当たり、やむを得ず降橋する場合、操舵員にその旨を明確に伝え、相互に了解したうえで降橋すること
- (3) 乗組員は、船長経験者であっても、予定した針路を変更する場合、予め船長に報告し、了解を求めること
- (4) 港湾管理者は、港内の水深が海図記載の水深よりも減少していることを把握した場合、速やかに、浅所の所在を周知する灯浮標等を設置するか、状況に応じて浚渫などの対応をとることが望ましい