

運輸安全委員会は、令和5年10月26日(木)、18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 15	計 15件	インシデント:重大0、重大・軽微以外 3	計 3件
事故等種類(件)	衝突 6、死傷等 6、乗揚 2、衝突(単) 1	計 15件	運航不能 2(機関故障 2)、運航阻害 1	計 3件
関係船舶(隻)	漁船 11、貨物船 3、遊漁船 3、プレジャーボート 2、タンカー 1、引船 1、その他 1	計 22隻	タンカー 1、漁船 1、プレジャーボート 1	計 3隻
死傷者等(人)	死亡 5、行方不明 0、重傷 3、軽傷 12	計 20人		

上記事故のうち、神戸事務所の船舶事故調査報告書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 貨物船A(499トン)漁船B(9.7トン)衝突

和歌山県有田市沖ノ島西方沖において、貨物船Aは、南進中、また、漁船Bは、えい網しながら南進中、両船が衝突した

② 貨物船A(498トン)漁船B(4.95トン)衝突

播磨灘の播磨灘航路第5号灯浮標付近において、貨物船Aは、東北東進中、また、漁船Bは、えい網しながら南東進中、両船が衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 貨物船A(499トン)漁船B(9.7トン)衝突

(有田市沖ノ島西方沖において、貨物船Aは、南進中、また、漁船Bは、えい網しながら南進中、両船が衝突した)

【事故概要】

貨物船A(499トン、5人乗組、空船)は、姫路港を出航し、田子の浦港に向けて和歌山県有田市沖ノ島西方沖を自動操舵により南進中、漁船B(9.7トン、1人乗組)は、和歌山市雑賀崎漁港を出航し、沖ノ島西方沖で、漁労中であることを示す法定形象物を掲げ、自動操舵によりえい網しながら南進中、両船が衝突した

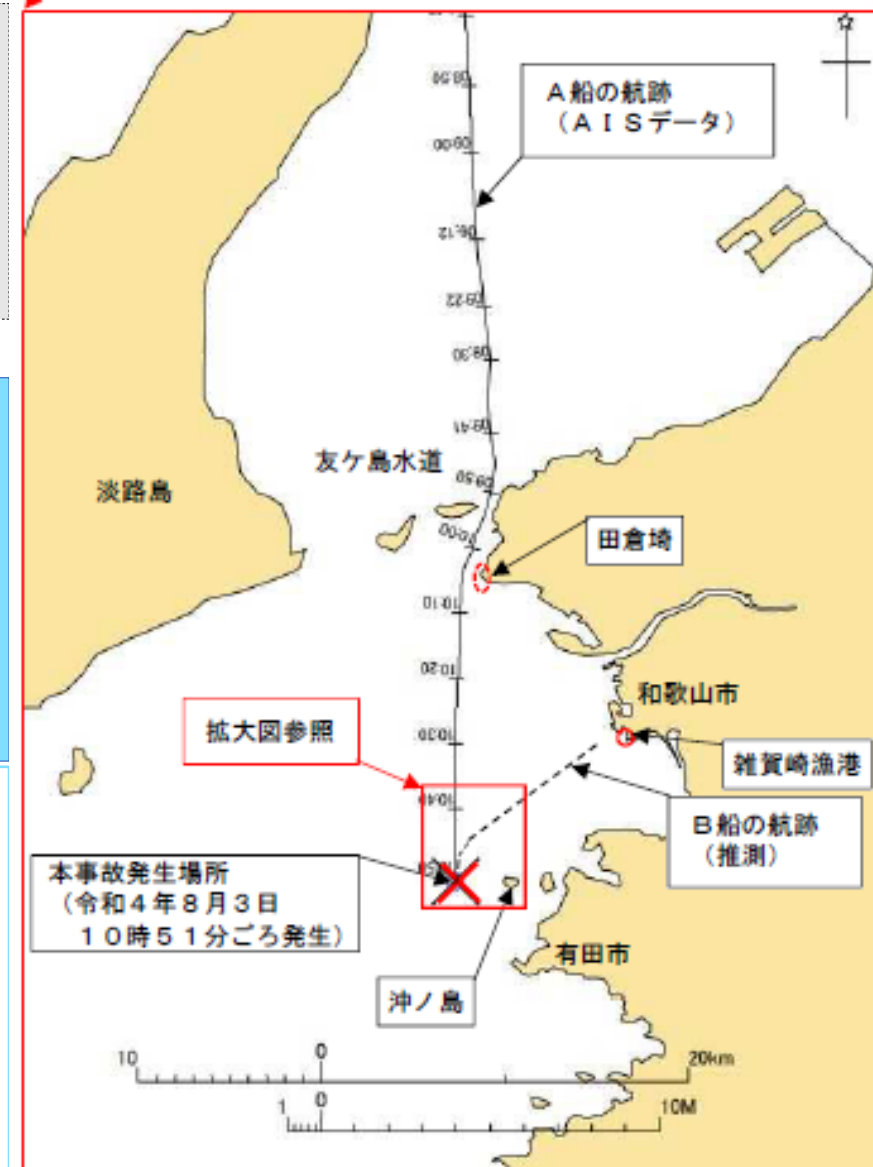
【発生日時】 令和4年8月3日10時51分ごろ
【発生場所】 和歌山県有田市沖ノ島西方沖
【死傷者】 軽傷1人(船長B)
【損傷等】 A船:左舷船首部外板及びバルバスバウに擦過傷
 B船:右舷中央部に破口及び右舷船尾部外板に擦過傷

《原因・背景等》

- ◎ 船長Aは、針路が交差する漁労中のB船を認めたが、B船との距離が接近してから避航すればよいと思い、次の航海の予定針路線をGPSプロッターに設定する作業を続けた
- ◎ 船長Bは、漁労中の自船に接近してくる他船はいないと思っていたこと、及び前路をえい網しながら南進中の僚船並びに北進中の漁船に意識を向けていたため、船尾方のA船の存在に気付かなかった

《再発防止策》

- (1) 船橋当直者は、航行中、GPSプロッターの設定等を行う場合、GPSプロッター画面のみに注目することなく、見張り及び操船を適確に継続すること
- (2) 船橋当直者は、漁労中の漁船を認めた場合、漁船の動きに十分注意し、できるだけ早い時機に十分距離をとって漁船を避航するか、又は主機を使用して減速するなど、衝突を避けるための措置を採ること
- (3) 小型漁船の船長は、航行中の他船が漁労中の自船に接近してくることはないと思わず、常時周囲の適切な見張りを行うこと



事故発生経過概略図

海難防止への
インフォメーション

② 貨物船A(498トン)漁船B(4.95トン)衝突

(播磨灘において、貨物船Aは、東北東進中、また、漁船Bは、えい網しながら南東進中、両船が衝突した)

【事故概要】

貨物船A(498トン、5人乗組、コンテナ23個積載)は、山口県宇部港を出港し、阪神港に向けて播磨灘の播磨灘航路第5号灯浮標付近を自動操舵により東北東進中、漁船B(4.95トン、1人乗組)は、兵庫県淡路市郡家港を出港し、播磨灘航路第5号灯浮標付近の漁場で、黒色の鼓形形象物を掲げた状態で、手動操舵により、えい網しながら南東進中、両船が衝突した

【発生日時】 令和4年12月21日 07時43分ごろ

【発生場所】 播磨灘の播磨灘航路第5号灯浮標付近

【死傷者】 なし

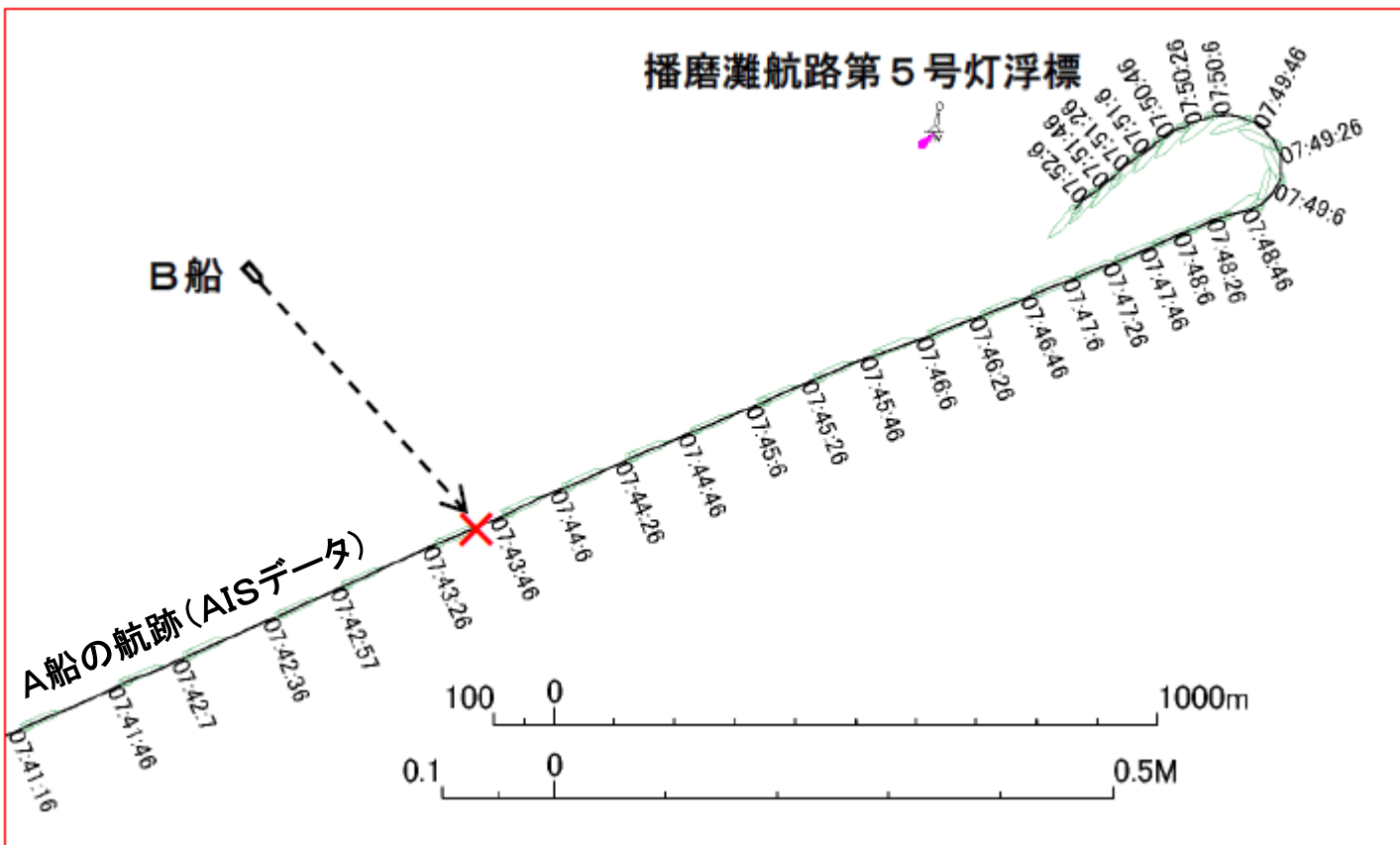
【損傷等】 A船:球状船首部に亀裂、船首部ハンドレールに曲損
B船:右舷船尾部外板に破口、オーニングに損壊(全損)

《原因・背景等》

- ◎ 単独で船橋当直についていた航海士Aは、疲労が蓄積しており、また、周囲に他船が少なく緊張感や注意力が低下した状態で船橋後部壁にもたれていたことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥った
- ◎ 船長Bは、右舷船首方から接近するA船を認めていたが、これまで航行中の他船が操業中の自船を避けてくれたことから、いずれA船が左転して操業中のB船の船尾方を通過してくれると思い、えい網を続けた

《再発防止策》

- (1) 船橋当直者は、当直中に眠気を感じた場合、同じ姿勢を続けずに時々身体を動かすなどして眠気を払拭する措置を採ること
- (2) 船橋当直者は、疲労の蓄積などにより眠気を払拭できない場合、船長に申告して了解を得た上で、他の乗組員と当直を交替するか、又は他の乗組員を昇橋させて2人当直とするなどして居眠り運航の防止措置を採ること
- (3) 船橋航海当直警報装置を設置している船舶の船長は、その機能を発揮できるように休止時間を可能な限り短く設定すること
- (4) 漁船の船長は、操業している際も、他船が自船を避けてくれると思うことなく、余裕のある時機に自ら衝突を避けるための措置を積極的に採ること
- (5) 小型船舶の船長は、接近する他船に対して音響信号で注意喚起を行えるよう、故障している汽笛を速やかに修理又は交換すること



事故発生経過概略図

* 本調査報告書は、R5.10.26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