

運輸安全委員会は、令和5年11月30日(木)、82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47、軽微35 計82件	インシデント:重大0、重大・軽微以外6、軽微15 計21件
事故等種類(件)	衝突18、乗揚17、死傷等16、衝突(単)10、火災6、浸水5、 転覆4、爆発2、沈没2、船体傾斜1、行方不明1 計82件	運航不能19(機関故障13、燃料供給不能2、推進器故障1、 舵故障1、バッテリー過放電1、絡索1)、運航阻害2 計21件
関係船舶(隻)	漁船52、プレジャーボート19、貨物船11、遊漁船7、タンカー4、 旅客船3、引船2、瀬渡船2、水上オートバイ2、非自航船1 計103隻	プレジャーボート14、漁船5、旅客船2 計21隻
死傷者等(人)	死亡6、行方不明2、重傷15、軽傷23 計46人	

上記事故のうち、横浜事務所と広島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)船体傾斜

夜間、千葉県野島埼南西方沖において、貨物船Aは、南西進中、右舷側に大傾斜したまま戻らなくなり、総員退船後に乗り揚げ、のちに廃船処理された

② 液体化学薬品ばら積船兼引火性液体物質ばら積船A(380トン)漁船B(0.5トン)衝突

夜間、広島県大崎下島北西方沖において、A船は、北東進中、また、漁船Bは、南西進中、両船が衝突し、船長Bが死亡した

海難防止への
インフォメーション

① 貨物船A(499トン)船体傾斜

(夜間、千葉県野島埼南西方沖において、貨物船Aは、南西進中、右舷側に大傾斜したまま戻らなくなった)

【事故概要】

貨物船A(499トン、5人乗組、特殊コンテナ54本、総重量約1,246t)は、波浪注意報等が発表され、南南西方から高さ約2.0～2.5mの波が生じている状況下、茨城県常陸那珂港を出港し、避泊の目的で東京湾に向けて野島埼南西方沖を南西進中、船長が右舵一杯として東京湾に向け右転を始めたところ、左舷方から大きな波を受けて船体が右舷側に大傾斜した際、特殊コンテナが右舷側に移動し、船体が大傾斜した状態のまま戻らなくなり、総員退船後、南房総市南方沖に乗り揚げた

- 【発生日時】 令和4年5月14日03時19分ごろ
- 【発生場所】 千葉県野島埼南西方沖
- 【死傷者】 重傷1人(船体の傾斜によりバランスを崩して壁に全身を打ち、肋骨を骨折)、軽傷2人(腰部打撲等、左手切創等)
- 【損傷等】 乗り揚げた後、機関室に浸水して主機が水没し、のちに廃船処理された



5月14日17時ごろのA船の状況(第三管区海上保安部提供)

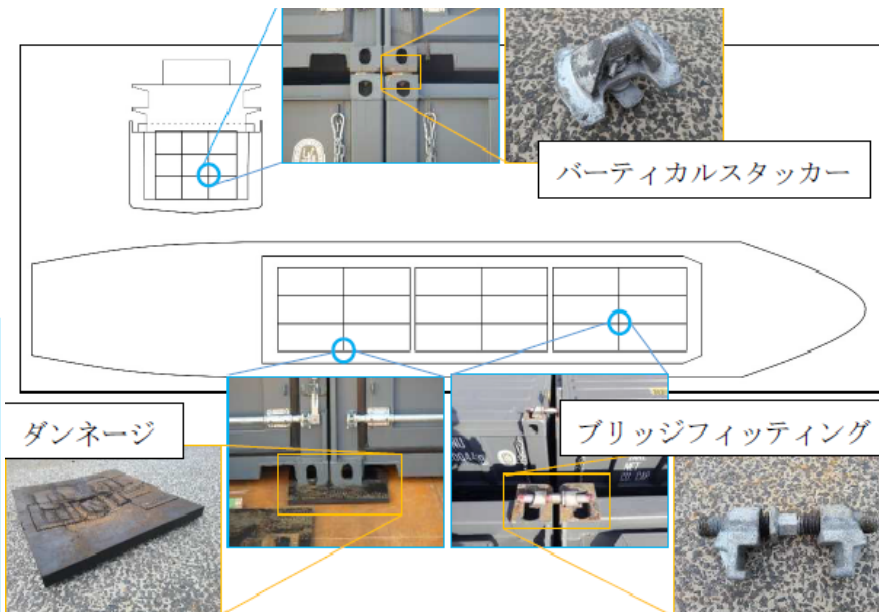
《原因・背景等》

◎ A船が、野島埼南西方沖において南西進中、船長Aが東京湾に向けようとして右転し、左舷方から大きな波を受けて船体が右舷側に大傾斜した際、貨物倉内の特殊コンテナと貨物倉の壁との間の左右に空隙が生じており、特殊コンテナにゴム製のダンネージを敷いたのみでラッシングベルトやチェーン等で固縛がされていなかったため、特殊コンテナが右舷側に移動し、船体が右舷側に傾斜した状態となった

〔○ 船長及び航海士Aは、過去に本事故当時と同様の積載をした経験があり、その際に特に異常を感じたことがなく、特殊コンテナにダンネージを敷いただけで特殊コンテナの固定をしなくても問題はないと思っていた〕

《再発防止策》

- (1) 船長は、貨物倉に貨物を積み付ける場合には、当該貨物が航海中に移動することのないよう、ラッシングを行ったり、空隙を埋めるスペーサーを使用するなどして貨物を固縛し、航海の安全を図ること
- (2) 船舶所有者等は、安全管理規程に荷役作業に関する基準を策定し、作業の標準化と船舶の耐航性の確保を図ることが望ましい
- (3) コンテナを海上輸送しようとする事業者は、一般の貨物船ではなく、コンテナ専用船を用いて輸送することが望ましい



貨物の積載状況

海難防止への
インフォメーション

② 液体化学薬品ばら積船兼引火性液体物質ばら積船A(380トン)漁船B(0.5トン)衝突

(夜間、広島県大崎下島北西方沖において、A船は、北東進中、また、漁船Bは、南西進中、両船が衝突した)

【事故概要】

夜間、「貨物船A(380トン、6人乗組、空船)は、大分県佐伯港を出港し、大崎上島の積地に向けて大崎下島北西方沖を自動操舵により北東進中、漁船B(0.5トン、1人乗組)は、釣りをを行う目的で、広島県三角島を出発し、大崎下島北西方沖を南西進中、両船が衝突した

【発生日時】 令和4年12月3日19時02分ごろ

【発生場所】 大崎下島北西方沖

【死傷者】 死亡1人(船長B:頭部外傷による外傷性くも膜下出血及び脳挫傷)

【損傷等】 A船:右舷船首部外板に擦過傷

B船:右舷船首部外板に破口、右舷船尾部外板に一部破損

《原因・背景等》

◎ 船長Aは、A船が本件水道の右に寄って航行しており、B船がA船に気付いていて右舵を取ると思い、B船を左舷対左舷で避航しようとして一旦針路を右に向けたが、右舷方に浅瀬があって右側に寄ることができずに、主機を中立運転とし、すぐに元の針路に戻して北東進を続けた

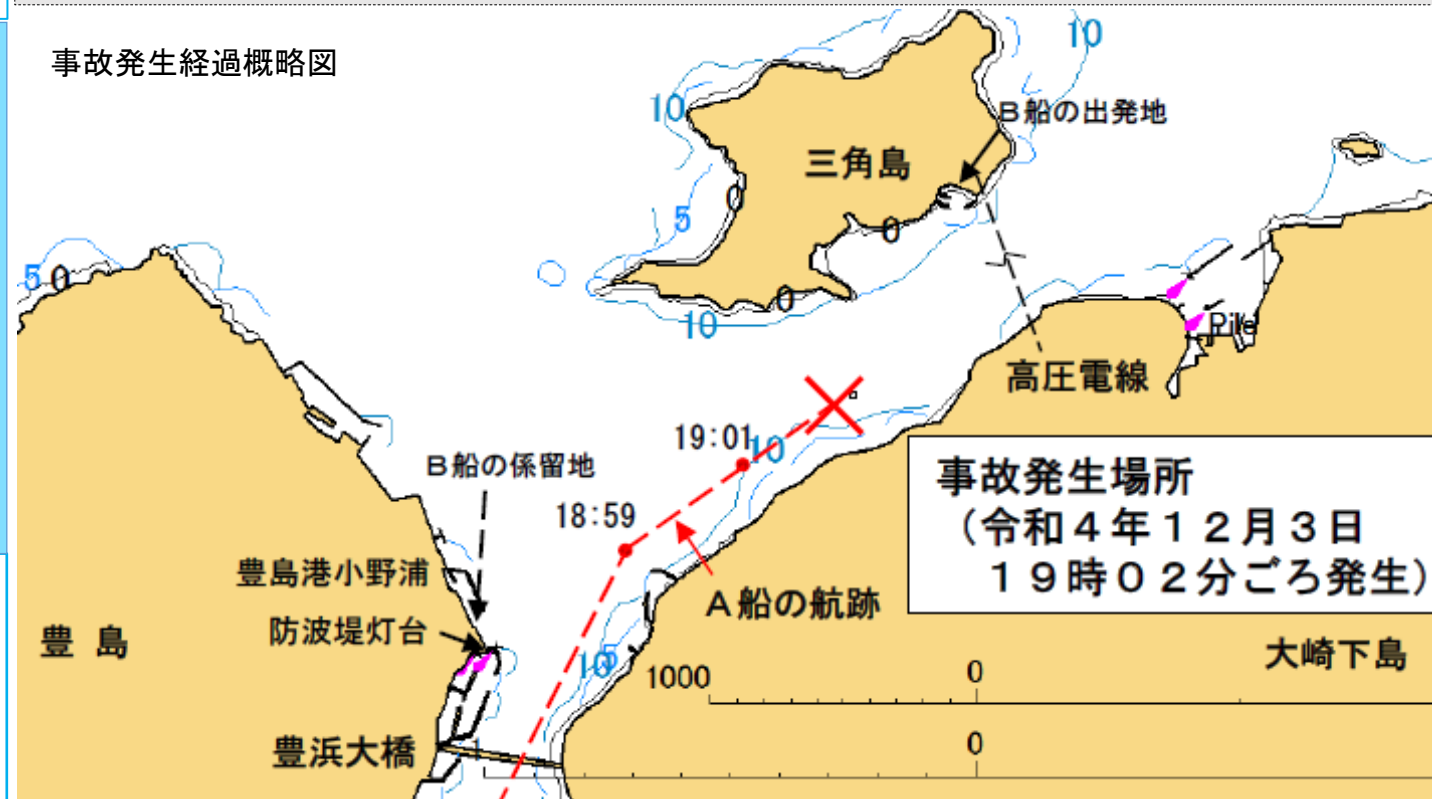
- 船長A及び他の見張員は、目視では、約0.3Mの距離までB船の白灯を視認できず、また、衝突の直前まで緑灯を視認できなかった
- 船長Aは、主機を中立運転としたとき、汽笛を吹鳴し、B船との距離が約100~200mとなったとき、衝突を回避しようと主機を後進とした
- 船長Aは、B船が、A船の右舷側を擦っていったように見えた

◎ 船長Bは、同じ針路のまま南西進を続けた

《再発防止策》

- (1) 船橋当直の見張員は、狭い水道を航行中、早期に接近している他船を認めることができるよう、目視のみではなく、必要に応じて双眼鏡を使用するなど、適切な見張りを行うこと
- (2) 船橋当直者は、狭い水道を航行中、他船が接近していることに気づき、転舵によって避航することが困難な場合、直ちに機関を後進にかけ、衝突を避けるための措置を採ること
- (3) 船橋当直者は、接近する他船を近距離に認め、汽笛を吹鳴しても更に接近してくる場合、継続的に汽笛を吹鳴すること
- (4) 船長は、狭い水道等では、できる限り右側端に寄って航行すること

事故発生経過概略図



* 本調査報告書は、R5.11.30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