

運輸安全委員会は、令和5年4月27日(木)、92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25、軽微39 計66件	インシデント:重大なし、重大・軽微以外4、軽微22 計26件
事故等種類(件)	衝突15、乗揚14、死傷等12、衝突(単)11、転覆6、 施設等損傷4、浸水1、火災1、沈没1、爆発1	運航不能21(機関故障10、推進器故障3、燃料供給不能2、 燃料不足2、舵故障1、機関故障及び帆走具損傷1、バッテリー過 放電1、電源喪失1)、座洲3、運航阻害1、安全阻害1
関係船舶(隻)	漁船21、プレジャーボート21、タンカー9、水上オートバイ8、 作業船7、遊漁船6、引・押船6、貨物船5、旅客船3、非自航船2、 公用船1 計89隻	プレジャーボート15、漁船4、旅客船2、貨物船1、タンカー1、 遊漁船1、引・押船1、非自航船1、水上オートバイ1 計27隻
死傷者等(人)	死亡11、行方不明1、重傷13、軽傷17、程度不明の負傷5 計47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 長崎県壱岐市勝本港北方沖で北進中の漁船と漂泊中の遊漁船とが衝突した事例

勝本港北方沖で北進中の漁船と漂泊中の遊漁船とが衝突し、遊漁船の2人が死亡、4人が負傷した

② 沖縄県本部町本部港でプレジャーボートが出航準備中、爆発が発生した事例

沖縄県本部港でプレジャーボートが出航準備中、上甲板下部で爆発が発生し、5人が重傷を負った

海難防止への インフォメーション

① 漁船A(19トン) 遊漁船B(長さ11.98m) 衝突

(勝本港北方沖で北進中の漁船と漂流中の遊漁船とが衝突し、遊漁船の2人が死亡、4人が負傷した)

【事故概要】 勝本港北方沖合において、漁船A(19トン、2人乗組)は、漁場に向けて北進中、遊漁船B(長さ11.98m、1人乗組、釣り客5人乗船)は、遊漁の目的で漂流中、A船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した
B船は、転覆して釣り客2人が死亡し、釣り客3人及び船長が負傷した

【発生日時】 令和2年2月29日14時17分ごろ
【発生場所】 長崎県壱岐市勝本港北方沖
【死傷者】 A船:なし B船:死亡2人(釣り客) 負傷4人(釣り客3人、船長)
【損傷等】 A船:船首部外板の亀裂等 B船:左舷中央部外板の亀裂等(全損)

《原因・背景等》 勝本港北方沖において、

- ◎ A船:漁場に向けて北進中、甲板員が、船首方に死角を生じていた状態で、B船を探知することができない設定となっていたレーダーに頼った見張りを行って航行し、B船に接近していたことに気付かなかった
- ◎ B船:遊漁の目的で船首を西方に向けて漂流中、B船長が、周囲に接近する他船はいないと思い、GPSプロッターを見て帰航予定の変更について検討するなどしながら漂流を続け、A船が接近していたことに気付かなかった

○A船の甲板員が、レーダーに頼った見張りをしていたのは、ふだんからレーダーで船影を探知した場合、又は死角の範囲外に複数の船舶が点在していることを認めた場合に、左右の窓から頭を出したり、船首を左右に振ったりして、死角の範囲内の他船の有無を目視で確認していたが、本事故発生前には、レーダーに船影が映っておらず、目視でも死角の範囲外に他船を認めていなかったことにより、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、ふだんどおりレーダーを使用して船首方の死角を補う見張りを行っていたことによる

○A船の甲板員がレーダーでB船を探知できなかったのは、しんえい丸との距離が約1.2Mから接近していく状況において、短パルス幅に設定された左レーダーの感度等が調整されていなかったこと、及び右レーダーが長パルス幅に設定されていたことにより、左右両レーダー共にしんえい丸を探知できない設定となっていたことによる

○B船長が周囲に接近する他船はいないと思っていたのは、上甲板の左舷中央部で魚の取り込みを手伝った後、操舵室に戻る際に右舷側で周囲を見渡して接近する他船を認めなかったことによる



《再発防止策》 A船により講じられた措置については、調査報告書参照

- (1) 操船者は、自船のレーダー性能、機能及び操作方法を正しく理解し、距離、地形、気象、海象状況等に適したレンジ、パルス幅、感度、雨雪反射抑圧及び海面反射抑圧レベル等の調整を行うこと
- (2) 死角を生じる船舶の操船者は、レーダーのみに頼ることなく、船首を左右に振るなど目視による死角を補う見張りを行うとともに、レーダー等のあらゆる手段を活用して常時適切な見張りを行うこと
- (3) 船舶所有者は、新たに船舶を建造又は改造する場合、その設計、建造等の際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること
- (4) 漂流船の操船者は、全方向に渡る常時適切な見張りを行って接近する他船の早期発見に努め、余裕のある時期に注意喚起を行い、機関を始動して移動するなど、衝突を避けるための措置を採ること
- (5) 遊漁船の乗組員等は、他船と接近していることに気付き、衝突を回避できない場合においても、釣り客が、船体への衝撃に備える、衝撃を避ける体勢をとる又は転覆時に船内に取り残されることのないよう自ら海に飛び込むなど、被害を軽減する行動を採ることができるよう、可能な限り早い段階で、船内マイクなどを使用して釣り客に対し注意喚起を行うこと
- (6) 少人数で乗り組む舷の高い船舶は、落水者が発生した場合の救助を効果的に行うことができるよう、梯子等を船内に備えること

海難防止への
インフォメーション

② プレジャーボートA(0.3トン) 爆発

(沖縄県本部港でプレジャーボートが出航準備中、上甲板下部で爆発が発生し、5人が重傷を負った)

【事故概要】 本部港において、プレジャーボートA(0.3トン、1人乗組、同乗者4人乗船)は、遊覧の目的で出航準備中、上甲板下部で爆発が発生し、船長及び同乗者4人が重傷を負い、操舵スタンド、船外機、上甲板等に焼損を生じた

【発生日時】 令和3年4月27日 10時00分ごろ
【発生場所】 沖縄県本部町本部港(渡久地地区)
【死傷者】 重傷 5人(船長及び同乗者4人)
【損傷等】 操舵スタンド、船外機及び上甲板等の船体が焼損(全損)

《原因・背景等》 本船が本部港(渡久地地区)において出航準備中、

◎ 船長が、発航前点検を行った際、前部点検口を開けて確認する必要はないと思い、船首部物入れと後部船底区画のみを確認した(前部船底区画を点検しなかった)ため、前部船底区画に燃料油及び可燃性ガスが漏れていたことに気付かず、前部船底区画で滞留していた燃焼範囲(爆発範囲)に入った可燃性ガスに電気火花が引火して爆発したことにより発生した

○船長が、船首部物入れと後部船底区画のみを確認したのは、燃料計(センサー部)等に故障が生じた場合以外は前部点検口を開ける必要はないと思っていたことによる

○前部船底区画に燃料油及び可燃性ガスが漏れた経路については、耐油ホースと燃料油タンクの接続部のホースクランプが緩んだ可能性があると考えられるが、耐油ホース、燃料油タンクの接続部及び燃料油供給系統の焼損が著しいことから、詳細を明らかにすることはできなかった

《再発防止策》

- 船長は、燃料油の補給時及び発航前点検時、燃料油タンク付近の隣接区画等に燃料の漏れや可燃性ガスの滞留がないかについて点検口を開け、視覚及び嗅覚その他の五感を駆使して確認すること
- 船長は、燃料油タンクに接続する耐油ホースの緩みの有無の点検を定期的に行うとともに、必要があればホースクランプの増し締めを行うこと
- 船長は、耐油ホースとの接続部に過度の荷重が掛からないように耐油ホースを固定する支えを付ける等の工夫を施すこと
- 船長は、持運び式消火器を備え付けておくこと

《関連情報》

・本船は、本事故の前年、操舵スタンドを船尾側に移設する工事が行われ、それに伴い、燃料油タンクの直上にあった給油口も船尾側に移設された
 ・給油口から給油された燃料油は、耐油ホースとL字継ぎ手を経て燃料油タンクに入っている構造になっているところ、操舵スタンドの移設の際に耐油ホースを延伸したことにより、耐油ホースを固定する支えがなかったことで、延伸した耐油ホースの重みと航海による振動等の負荷がL字継ぎ手の接続部に掛かる状態となっており、これにより、接続部で耐油ホースを締め付けていたホースクランプが緩んだことで隙間ができた可能性がある

