

運輸安全委員会は、令和5年8月31日(木)、67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 1、重大・軽微以外 15、軽微 35 計 51件	インシデント: 重大 0、重大・軽微以外 2、軽微 14 計 16件
事故等種類(件)	衝突 13、乗揚 11、衝突(単) 9、死傷等 8、転覆 3、 施設等損傷 3、火災 2、沈没 2、 計 51件	運航不能 16(機関故障 10、燃料供給不能 2、電源供給不能 1、 舵故障 1、船外機脱落 1、バッテリー過放電 1) 計 16件
関係船舶(隻)	プレジャーボート 23、漁船 17、貨物船 6、旅客船 5、遊漁船 4、 タンカー 3、水上オートバイ 3、押船 1、公用船 1、その他 2 計 65隻	プレジャーボート 11、貨物船 2、漁船 1、水上オートバイ 1、 遊漁船 1 計 16隻
死傷者等(人)	死亡 7、行方不明 1、重傷 8、軽傷 17 計 33人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び横浜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 漁船A(19トン)火災

鹿児島県種子島南東方沖において、漁船Aは、操業中、機関室付近で火災が発生し、その後沈没して、乗組員8人のうち、4人が死亡し、1人が行方不明となり、1人が負傷した

② プレジャーボートA(5トン未満)転覆

茨城県ひたちなか市南方沖において、プレジャーボートAは、北西進中、横波を受けて転覆し、船長が落水して死亡し、同乗者が負傷した

海難防止への
インフォメーション

① 漁船A(19トン)火災

(鹿児島県種子島南東方沖において、漁船Aは、機関室付近で火災が発生し、その後沈没した)

【事故概要】

鹿児島県種子島南東方沖において、漁船A(19トン、8人乗組)は、操業中、機関室付近で火災が発生し、その後沈没して、乗組員8人のうち、4人が死亡し、1人が行方不明となり、1人が負傷した

【発生日時】 令和4年3月21日 03~05時ごろの間

【発生場所】 鹿児島県種子島南東方沖

【死傷者】 死亡4人(機関長、甲板員2人、機関員1人)、行方不明1人(船長)、重傷1人(機関員)

【損傷等】 全損(沈没)



漁船A(右舷船尾から全景、本事故前)

《原因・背景等》

- ◎ 夜間、多くの乗組員が休息中、機関室付近から出火した
- ◎ 出火後、煙感知器による警報音が発せられず、乗組員が煙や出火に気付くことが遅れ、初期消火活動を実施できないまま船体に延焼した
- 本事故以前に、火災を想定した訓練等が十分に行われていなかった

《再発防止策》

(1) 火災を想定した訓練等

- ① 機関室で火災が発生した場合、乗組員は、機関室の閉鎖や通風の遮断を行い、空気(酸素)の供給を止めること
- ② 火災が発生した場合、乗組員は、消火活動によって船体の延焼を防ぎ、又は、遅らせること
- ③ 船舶所有者は、乗組員に対し、船外へ脱出する場合には、救命胴衣を着用し、また、早期に救助が開始されるよう、位置情報の発信が可能なレーダートランスポンダ及びEPIRBを持ち出すことについて指導すること
- ④ 船長は、船員法施行規則による操練を定期的実施すること、また、船舶所有者は、船員労働安全衛生規則による安全衛生に関する教育及び訓練を定期的実施すること

(2) 煙感知器及び非常ベルの設置

- ① 船舶所有者は、出火した場合に煙や炎を早期に発見できるよう、船内に煙感知器を設置し、煙感知器が正常に機能するよう、製品の耐用年数に応じた更新や警報音の発生の定期的な確認を行うことが望ましい
- ② 船舶所有者は、煙の状況によって煙感知器が作動しない場合であっても、乗組員が煙に気付いた際、異常の発生を船内に周知し、早期に認知し行動できるよう、手動で発報できる非常ベルの設置を検討することが望ましい

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(5トン未満)転覆

(茨城県ひたちなか市南方沖において、プレジャーボートAは、転覆し、船長が死亡して、同乗者が負傷した)

【事故概要】

茨城県ひたちなか市南方沖において、プレジャーボートA(5トン未満、1人乗組、同乗者1人)は、北西進中、横波を受けて転覆し、船長が落水して死亡して、同乗者が負傷した

《原因・背景等》

- ◎ 波浪注意報が発表されている状況下、**A船が、那珂湊港南東方沖の事故多発地点を北西進中、東方からの大きな波を右舷船尾部に受け、船首が左舷方に振られ、船体が大きく右舷側に傾斜して転覆した**
- 茨城県警察本部がSNSで発表している情報によれば、**事故発生場所付近は、1年間で5件の転覆及び沈没事故が発生している事故多発地点であった**
- A船は、乾舷が約50cmで、波高約2mの波がある状況下、十分な耐航性を有していなかった
- 船長は、ふだん、気象情報を余り調べていなかった
- 船長及び同乗者の救命胴衣は、身体に密着するよう締具を調整して着用されていなかったことから、落水時に救命胴衣が海面に浮いて水圧がかからず、自動で膨張しなかった可能性がある

《再発防止策》

- (1) 船長は、気象及び海象について情報を収集し、自船の耐航性を考慮して、慣れた海域であっても、波が高いときは出航を控えること
- (2) 船長は、発航前に航行する予定の海域の水路情報を確認し、事故多発地点を航行する際には、ふだん以上に操船に注意を払い、気象及び海象の状況が悪い場合には、う回するか、状況が良くなるまで同地点の手前で待機すること
- (3) 船長及び同乗者は、救命胴衣を身体に密着するよう締具を調整して着用すること

【発生日時】 令和4年11月30日 13時10分ごろ
 【発生場所】 茨城県ひたちなか市南方沖
 【死傷者】 **死亡1人(船長)、軽傷1人(同乗者)**
 【損傷等】 全損



茨城県警察本部 (公式)

@ibarakipolice

【那珂川河口付近での磯波による事故多発！】
 那珂川河口では、1年間 (R3.12~R4.11) で5件の船舶事故(転覆・沈没)が発生しています。
 万が一に備え、乗船時は全員ライフジャケットは全員着用しましょう！
 #釣り船 #プレジャーボート #釣り #海釣り #fishing #茨城



本件事故発生場所

赤色部分が
那珂川河口
の危険な場所
だから要注意
だね。



茨城県警察本部SNSより引用

* 本調査報告書は、R5.8.31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