

運輸安全委員会は、平成30年4月26日(木)、
船舶事故等調査報告書51件(事故47件,インシデント4件),及び軽微事案の船舶事故等
調査報告書57件(事故39件,インシデント18件)を,ホームページで公表しました。

51件のうち,事故47件の内訳は,(乗組員等の)死傷等14件,船舶間の衝突12件,乗揚8件,(消波ブロック等への)衝突6件,沈没3件,乗組員行方不明及び転覆各2件,また,インシデント4件は,運航不能(機関故障)3件と,運航阻害1件です。

このうち,重大【東京】事案はありませんでした。

横浜事務所の1件[浦賀水道航路における自動車運搬船と貨物船の衝突事故]の概要を,別紙のとおりご紹介します。
公表された事故等調査報告書をもとに,当協会の責任で編集しましたので,ご参考にしてください。

なお,詳細は,運輸安全委員会のホームページでご確認願います。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-4-13_2016yh0132.pdf

また,軽微事案57件のうち,事故39件の内訳は,乗揚11件,船舶間の衝突9件,(岩場等への)衝突4件,転覆4件,沈没4件,施設損傷3件,搭乗者等負傷3件及び火災1件であり,インシデント18件の内訳は,運航不能(機関故障)9件,運航阻害9件です。

【事故概要】 A船(48,927トン, 水先人乗船)は, 浦賀水道航路を南進中, B船は, 浦賀水道航路を南進中, 同航路の屈曲部付近において, 両船が衝突した。

【発生日時】 平成28年12月9日 16時10分ごろ

【発生場所】 神奈川県横須賀市観音埼東方沖の浦賀水道航路

【死傷者】 なし

〈原因〉 風力6の西南西風が吹く状況下, 両船が浦賀水道航路に沿って南東進し, それぞれ右旋回しながらA船がB船の右舷方を追越し中, 水先人Aが, Bに対する見張りを適切に行っていなかったため, A船が横流れしてB船の前路に接近する状況に気付かず, また, 船長Bが右旋回を終えたのち, 針路及び速力を維持して航行したため, 両船が衝突した。

〈背景要因〉

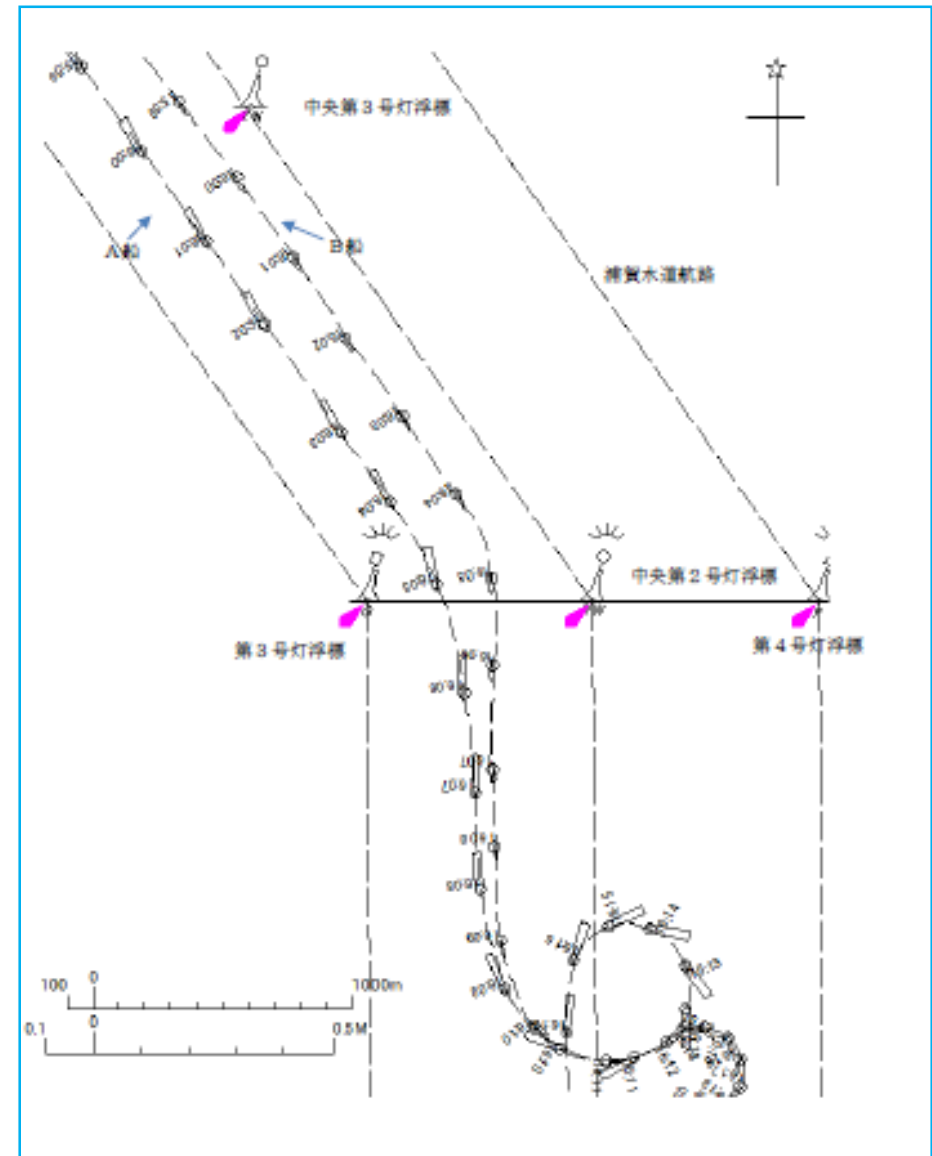
- ① 水先人Aが, B船に対する見張りを適切に行っていなかったのは, 次の針路の右舷船首方を見ていたことによる。
- ② 船長Bが, 針路及び速力を維持して航行したのは, A船は大型船で風上であるが, 追越し船であり, B船を避けつつ, A船も航路に沿ってB船と安全な距離を保ちながら航行すると思っていたことによる。

〈再発防止策〉

(1) 原則として浦賀水道航路屈曲部での追越しを行わない。(2) 屈曲部での追越しが避けられない場合には, 被追越し船との正横距離を考慮して十分安全な距離を維持する。(3) 追越しを開始する際, VHF等で被追越し船と連絡をとること, 被追越し船から十分に遠ざかるまで, 見張りを適切に行う。(4) 風圧面積が大きい自動車運搬船等は, 風の影響が大きく, 風下に圧流されやすいことに注意する。

〈その他の事項・圧流模様〉

16時06分ごろ, A船は, 船首方位が179° 対地針路が170.0° で左方へ横流れしてB船に接近し, B船は, 船首方位184° 対地針路183.6° となり, 風圧差が解消されていた。



* 本事故調査報告書は, H30.4.26に公表されました。
詳細は, 運輸安全委員会のHPでご確認ください。