

運輸安全委員会は、平成30年7月26日(木)、

船舶事故調査報告書27件、及び軽微事案の船舶事故等調査報告書38件(事故31件、インシデント7件)を、ホームページで公表しました。

事故27件の内訳は、乗揚7件、死傷等7件、船舶間の衝突5件、(防波堤等への)衝突3件、転覆、火災、行方不明、浸水及び沈没各1件です。

このうち、重大【東京】事案1件[海上タクシーの防波堤への衝突事故]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/MA2018-7-1_2017tk0008.pdf

また、軽微事案38件のうち、事故31件の内訳は、乗揚14件、船舶間の衝突7件、沈没5件、転覆3件、(かき筏への)衝突及び浸水各1件であり、インシデント7件の内訳は、運航不能(機関故障)5件、運航阻害2件です。

【**事故概要**】 A船(12トン)は、長崎県佐世保市相浦港に向け、同市黒島漁港の棧橋を離棧して出航中、黒島漁港の沖防波堤に衝突した。

【**発生日時**】 平成29年5月14日 21時46分ごろ

【**発生場所**】 長崎県佐世保市黒島漁港

【**死傷者**】 重症2人、軽傷5人(いずれもA船の旅客)

〈原因〉

船長が、沖防波堤西端の簡易標識等(黄灯標)を右舷方に見て防波堤を通過するよう、外防波堤先端の簡易標識赤灯から東方約10mのところまで左転した際、レーダー及びGPSプロッターの画面を見ずに目視のみで見張りを行っていたため、沖防波堤を確認できず、また、沖合に見える漁火のいずれかを黄灯標と思い、船位を誤認し、黄灯標を右に見て通過する針路としていたと思い込み、沖防波堤に向かって航行した。

〈背景要因〉

船長が、目視のみで見張りを行っていたのは、港内等の狭い水域では、レーダー及びGPSプロッターの画面を見ずに目視のみで見張りを行った方が、他船の動静に素早く対応できると思ったことによる。

〈その他の事項〉

船長は、本事故が発生した後、負傷者の把握及び救護を行わないまま、海上保安庁に連絡せず、負傷者の搬送を優先し、また、本船の損傷状況を詳細に確認ないまま目的地の相浦港に向かった。

〈再発防止策〉

- (1) 船長は、夜間、港内等の狭い水域を航行する際、レーダー及びGPSプロッターを活用して操船することが望ましい。
- (2) 黒島漁港管理者は、黄灯標の視認性を高めることができないか検討することが望ましい。



* 本事故調査報告書は、H30.7.26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。