

運輸安全委員会が、平成29年2月23日、船舶事故等調査報告書を公表しました！

平成29年2月23日（木）、運輸安全委員会は、船舶事故等調査報告書53件（事故48件、インシデント5件）及び軽微事案の船舶事故等調査報告書43件（事故32件、インシデント11件）を、ホームページで公表しました。

53件のうち、事故48件の内訳は、船舶間衝突14件、（岸壁等への）単独衝突9件、乗揚9件、（乗組員等の）死傷7件、火災4件、転覆3件、浸水1件及び沈没1件、またインシデント5件の内訳は、運航不能（機関故障）4件及び安全阻害1件です。

このうち重大（東京）事案1件 [関門航路内における、外国船ケミカルタンカーと日本船油タンカーとの衝突事故]の概要は、別紙のとおりです。

公表された事故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/2017/MA2017-2-1_2015tk0008.pdf)

また、軽微事案43件のうち、事故32件の事故種類別内訳は、船舶間衝突15件、乗揚8件、（灯浮標等への）単独衝突4件、死傷等2件、火災1件、施設損傷1件及び浸水1件であり、インシデント11件の内訳は、運航不能（機関故障）7件、同（船外機脱落）1件、同（燃料不足）1件、安全阻害1件及び運航阻害1件です。

運輸安全委員会 事故調査報告書

(A)ケミカルタンカー SULPHUR GARLAND (B)油タンカー-第二和光丸 衝突事故

<事故概要>

夜間、六連島東方沖の関門港関門航路内において、同航路の右側を北進中のパナマ籍ケミカルタンカー(3,498トン, 17人乗組, 水先人なし)と、同航路西口から入航し、左転して同航路の左側に向けて南南東進中の日本籍油タンカー(2,018トン, 10人乗組)とが衝突した。

<発生日時>

平成27年10月17日(土)
午前3時26分39秒ころ

<死傷>

両船共に死傷者なし

<損傷>

A船: 船首部及びバルバスハウが圧壊
B船: 右舷後部船側外板に破口を伴う凹損が生じて燃料油が流出



<直接原因>

< B 船 >

B 船船橋当直者が、A 船及び右舷船首方を同航する漁船（以下 C 船）に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A 船及 C 船とのその後の態勢を予想できず、また C 船とほぼ同じ速力としたことから右舵が取れない状態に陥って混乱したことにより、C 船と接近し、左転して関門航路の左側に入ったこと

< A 船 >

一方で、A 船が針路・速力を維持して航行したこと

<間接要因>

< B 船 >

B 船船橋当直者が関門航路において船長の操船指揮下でない船橋配置を経験したことがなく、船長が昇橋していない状況下、1 人で見張り、操舵及びVHF無線電話通信を行っていたこと

< A 船 >

また、A 船船橋当直者が、関門マーチスからの“右側航行を維持するように”と指示されたので、やがて B 船が右転し、左舷を対して通過すると思ったこと

< B 船 >

船長昇橋要請場所付近で電話したが、船長から応答がなく、その後、船長への昇橋要請ができなかった

< A 船 >

B 船の左転意図が分からず、関門マーチスへ問い合わせた

再発防止策

- ①操船者は、自船に接近する船舶に対して適切に見張りを行い、早期に躊躇なく減速するなどの衝突を回避する操船を行うこと
- ②操船者は、自船に接近する船舶の意図が分からない場合は、音響信号で注意喚起信号等を行うこと
- ③船舶所有者等は、乗組員に対し、狭水道等では、適切な人員配置を行い、周囲の状況を十分に確認できる体制とするよう指導することなど

※本事故調査報告書はH29.2.23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。