

運輸安全委員会は、令和元年12月19日(木)、

船舶事故等調査報告書43件(事故40件、インシデント3件)、及び軽微事案の船舶事故等調査報告書41件(事故30件、インシデント11件)を、ホームページで公表しました。

43件のうち、事故40件の内訳は、(乗組員、旅客等の)死傷等13件、乗揚13件、船舶間の衝突9件、(橋梁等への)衝突3件及び火災2件、また、インシデント3件は、いずれも運航不能(機関故障2件、推進器故障1件)です。

このうち、重大事案(東京)2件の概要を、別紙のとおりご紹介します。
公表された船舶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。

[京浜港で貨物船が走錨して川崎区扇島の護岸に衝突した事故]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-12-1_2018tk0015.pdf

[熊本県宇城市三角町沖(島原湾)で遊漁船と漁船とが衝突して釣り客が死亡した事故]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-12-2_2019tk0018.pdf

また、軽微事案41件のうち、事故30件の内訳は、乗揚7件、(岸壁等への)衝突6件、船舶間の衝突5件、転覆5件、施設損傷2件、負傷2件、沈没2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10件(機関故障7件、燃料供給不能1件、燃料供給不足1件、バッテリー過放電1件)及び運航阻害1件です。

【事故概要】 A船(1,920トン)は、台風が接近する状況下、京浜港横浜区の錨地で錨泊中、走錨して北東方へ圧流され、川崎区扇島の護岸に衝突した。

【発生日時】 平成30年10月1日 01時47分ごろ

【発生場所】 神奈川県京浜港川崎区(扇島JFEスチール護岸)

【死傷者】 なし

〈原因〉 本事故は、夜間、A船が、京浜港Y1錨地に空船状態で錨泊中、台風による風波が増勢した際、単錨泊を続けたため、走錨し、主機を全速力前進にかけたものの十分な前進推力が得られず、圧流されて護岸に衝突した。

〈背景要因等〉

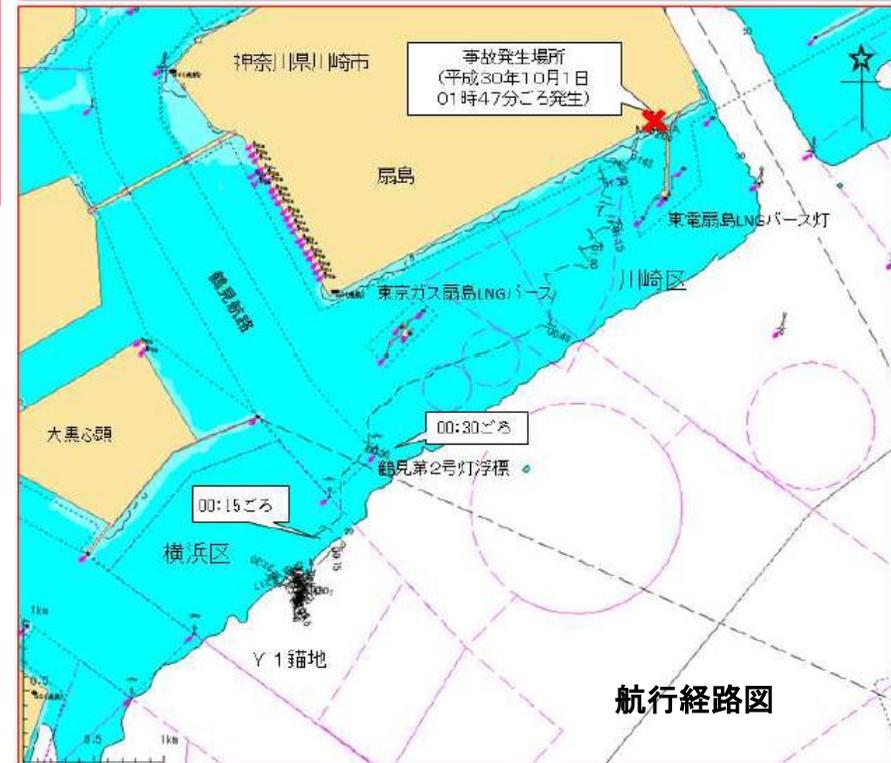
- ① 本事故発生当時、台風24号の接近に伴い、海上台風警報が発表され、付近では南南西、風速約33m/sの風が吹き、波浪は、周期6~7秒、波高3~5mに達していた。
- ② 船長は、9月29日23時20分ごろ、走錨防止のため第2錨(左舷錨)の投下を試みたものの、揚錨機の不具合により投錨することができなかった。
- ③ 10月1日00時15分ごろから主機を使用し、走錨を開始したので全速力前進に操作したが、走錨を止めることができなかった。

〈再発防止策〉

- (1) 錨泊時は錨鎖を可能な限り伸出し、錨と錨鎖で係駐力を確保するとともに、単錨泊中は必要に応じて他舷錨を入れて「振れ止め錨」として活用すること。
- (2) あらかじめ主機を準備し、急速に変化する風向、風速に応じて継続的に主機及び舵を使用し、船首を風に立てるように操船し、振れ回り運動を抑制すること。
- (3) 台風通過時には急速に風向及び風速が変化するので、最新の気象情報、海象(台風)情報等を入手して正確な予測を行うこと。

〈その他の情報〉

運輸安全委員会は、A船の船舶管理会社に対し、上記再発防止策を管理船舶に周知するとともに確実に実施するように指導することを勧告した。



【事故概要】 A船(4.7トン)は、釣り客5人を乗せ、遊漁の目的で漂泊中、また、B船(3.0トン)は、漁場に向けて北進中、両船が衝突し、A船の釣り客1人が死亡、船長及び釣り客4人が負傷し、また、B船の船長が負傷した。

【発生日時】 令和元年8月11日 06時37分ごろ

【発生場所】 熊本県宇城市三角町中神島北北西方沖

【死傷者】 A船 死亡1(釣り客) 軽傷5人(船長、釣り客4人)
B船 軽傷1(船長)

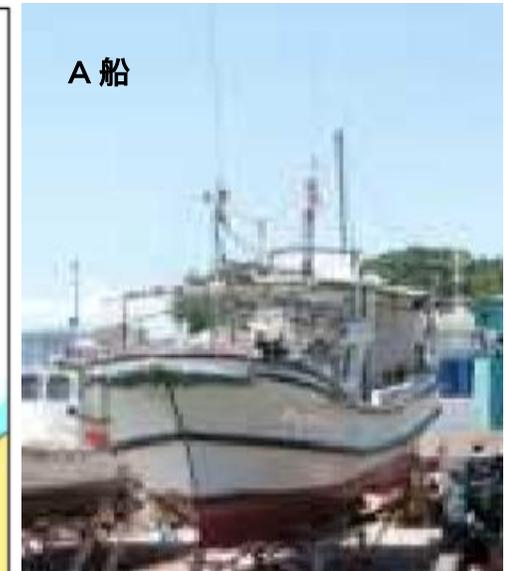
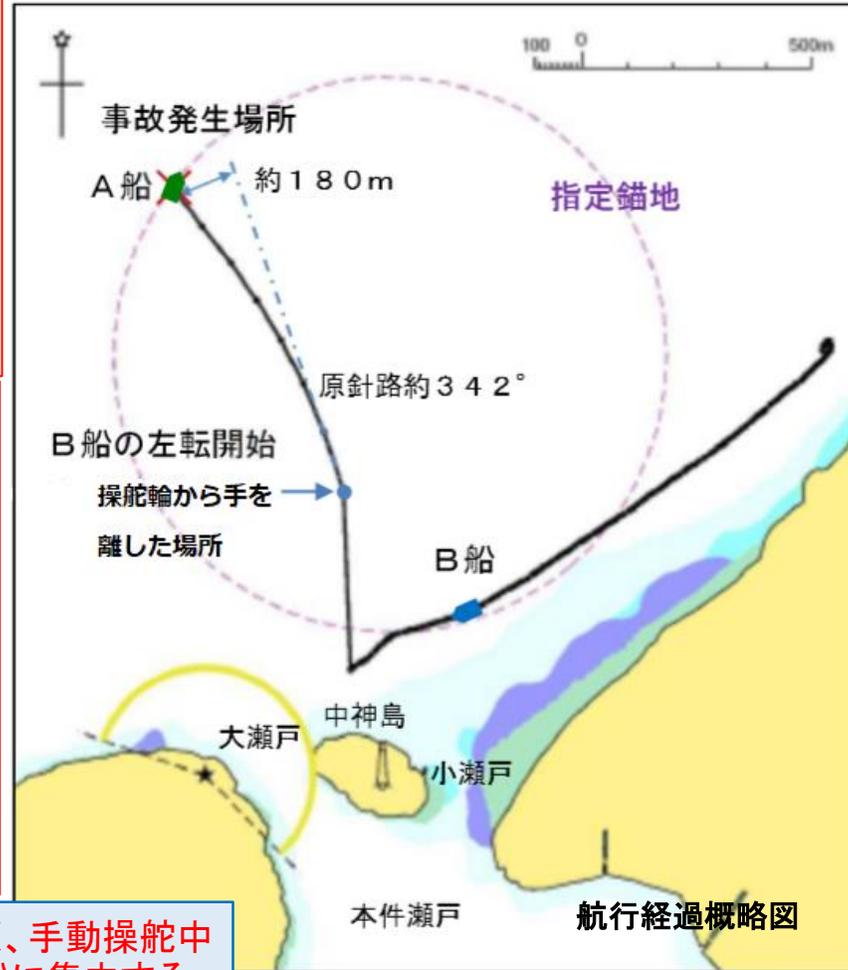
〈原因〉 本事故は、A船が接近するB船に気付くのが遅れ、また、B船が左転しながらA船に接近する航行を続けたため、両船が衝突した。

〈背景要因等〉

① 船長Aは、船首部甲板で釣り客が釣りを始めていることに意識を向けていたことから、船首方の見張りを行っていたものの、右舷船尾方を見ておらず、左転しながら接近するB船に気付くのが遅れた。

② 船長Bは、舵輪から手を放し、船尾方を向いて船尾部甲板で作業を行いながら航行していたことから、B船がA船に向けて左転しながら接近していることに気付かなかった。

〈再発防止策〉 (1)運航者は、航行中、操船以外の作業を行うことなく、手動操船中の舵輪から手を離さず、前後左右に対して適切な見張りを行い、操船に集中する。(2)運航者は、漂泊中であっても周囲の適切な見張りを行い、接近する船舶を認めた場合は、必要に応じて衝突を避けるための措置をとること。(3)運航者は、同乗者に指示又は依頼して適宜周囲の見張りを強化することが望ましい。(4)遊漁船は、レーダーを搭載し、レーダーのガードリングを使用して、他船の接近を警報音で知らせるなどの機能を活用することが望ましい。(5)AISやAISアプリを使用して、他船の動向の把握や衝突防止を図ることが望ましい。



〈その他の情報〉
B船は、船首部をA船の右舷ブルワークに乗揚げ、A船の右舷舷側を船首部甲板の方向に滑走し、B船の船首がA船の船首部甲板にいた釣り客に接触した。

※ 本報告書はR1.12.19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。
※ “遊漁船の衝突事故”を解説した「ダイジェスト第29号(H30.7発行)」もご覧ください。