

運輸安全委員会は、令和2年4月23日(木)、79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 なし、重大及び軽微以外 26件、軽微 39件 計65件	インシデント：重大及び軽微以外1件、軽微13件 計14件
事故種類(件)	乗揚18、衝突15、衝突(単)12、死傷等11、転覆5、浸水2、施設損傷2	運航不能12(機関故障6、燃料供給不能2、バッテリー過放電2、燃料不足1)、運航阻害2
関係船舶(隻)	漁船26、プレジャーボート11、貨物船8、引船・押船7、水上オートバイ6 遊漁船5、コンテナ船4、その他19 計86	プレジャーボート8、貨物船2、液体化学薬品ばら積船、旅客船及び旅客フェリー各1 計13
死傷者等(人)	死亡3、重傷5、軽傷12、行方不明1 計21	

上記事故のうち、神戸、門司両事務所の船舶事故調査報告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 和歌山県日ノ御埼沖で、コンテナ船と貨物船が衝突した事例

外国籍のコンテナ船が、阪神港神戸区に向けて北北西進中、貨物船が、鳴門海峡に向けて北西進中、速力の速いコンテナ船が、自船の右舷側の貨物船に徐々に接近する針路で航行し、貨物船が、針路をやや右に変更したものの、コンテナ船の右舷船尾部と貨物船の左舷船首部とが衝突した

② 福岡県地ノ島沖で、貨物船が乗り揚げた事例

GPSプロッターに誤ったコースが入力され、海図やGPSプロッターを拡大表示して水深を確認しなかったため、地ノ島と宗像市鐘ノ岬間を航行して浅所に乗り揚げた

海難防止への
インフォメーション

コンテナ船A(54,098トン) 貨物船B(498トン) 衝突

(速力の速いコンテナ船が、右舷側の貨物船に徐々に接近する針路で航行して衝突した)

【事故概要】 夜間、日ノ御埼北西方沖において、コンテナ船A(パナマ共和国籍、54,098トン)が、阪神港に向けて北北西進中、貨物船(498トン)が、鳴門海峡に向けて北西進中、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した

《原因》 A船が針路を左に変更することが困難な状況下、

A船 : 右舷方から接近するB船に先行する状況になればB船が針路を右に変更してくれると思い、**増速しながら針路を右に変更し続けた**

B船 : 接近するA船を避けようとして針路をやや右に変更したので、危険な関係になることはないと思ひ、**同じ針路及び速力で航行した**

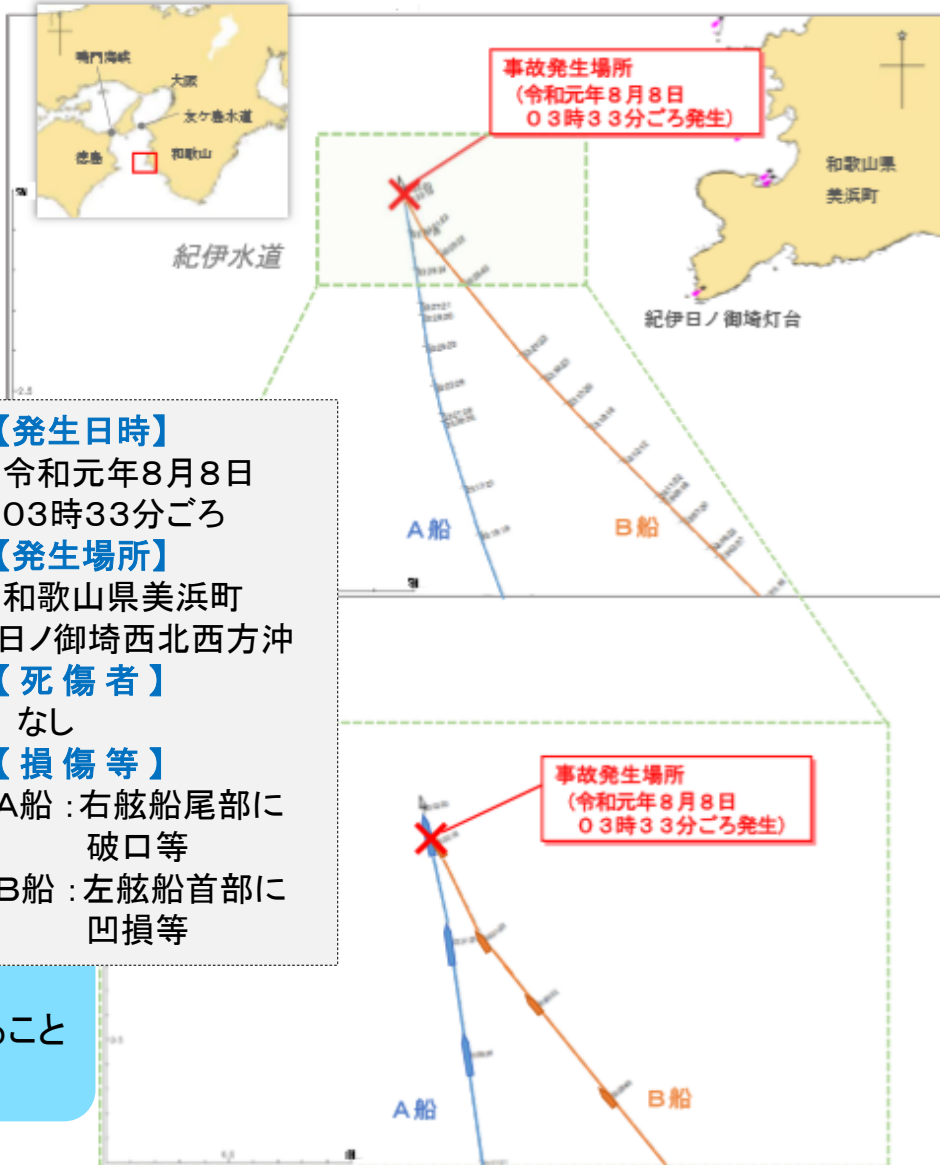
《背景・関連情報》

- ・ A船は、左舷側に同航船、左舷船首方から接近する反航船2隻があつて、**針路を左に変更することができず、国際VHF電話でB船を呼び出したが、応答がなかった**
- ・ A船は、左舷の同航船が針路を右に変更したので、B船に接近しないよう徐々に針路を右に変更し、03時25分ごろB船と衝突するおそれを感じたが、反航船に近づくので針路を左に変更することができず、**B船の避航動作に期待し、同船に向かって昼間信号灯を照射し続けた**
- ・ B船は、A船が自船を追い越していくと思ひ、自船が針路を少し右に変更したので、**危険な関係になることはないと思っており、VHFを聴取していたが、A船の呼びかけに気付かなかった**

《再発防止策》

- ・ 船舶交通が輻輳する海域では、**早めに大幅な変針、減速等により衝突を避けるための措置をとること**
- ・ 衝突を避けるための措置をとった後も、**継続的に動静監視を行い、その効果を確認すること**

* 本調査報告書は、R2.4.23に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。



海難防止への
インフォメーション

貨物船A(499トン) 乗揚

(誤った針路がGPSプロッターに入力され、水深が確認されないまま航行して浅所に乗り揚げた)

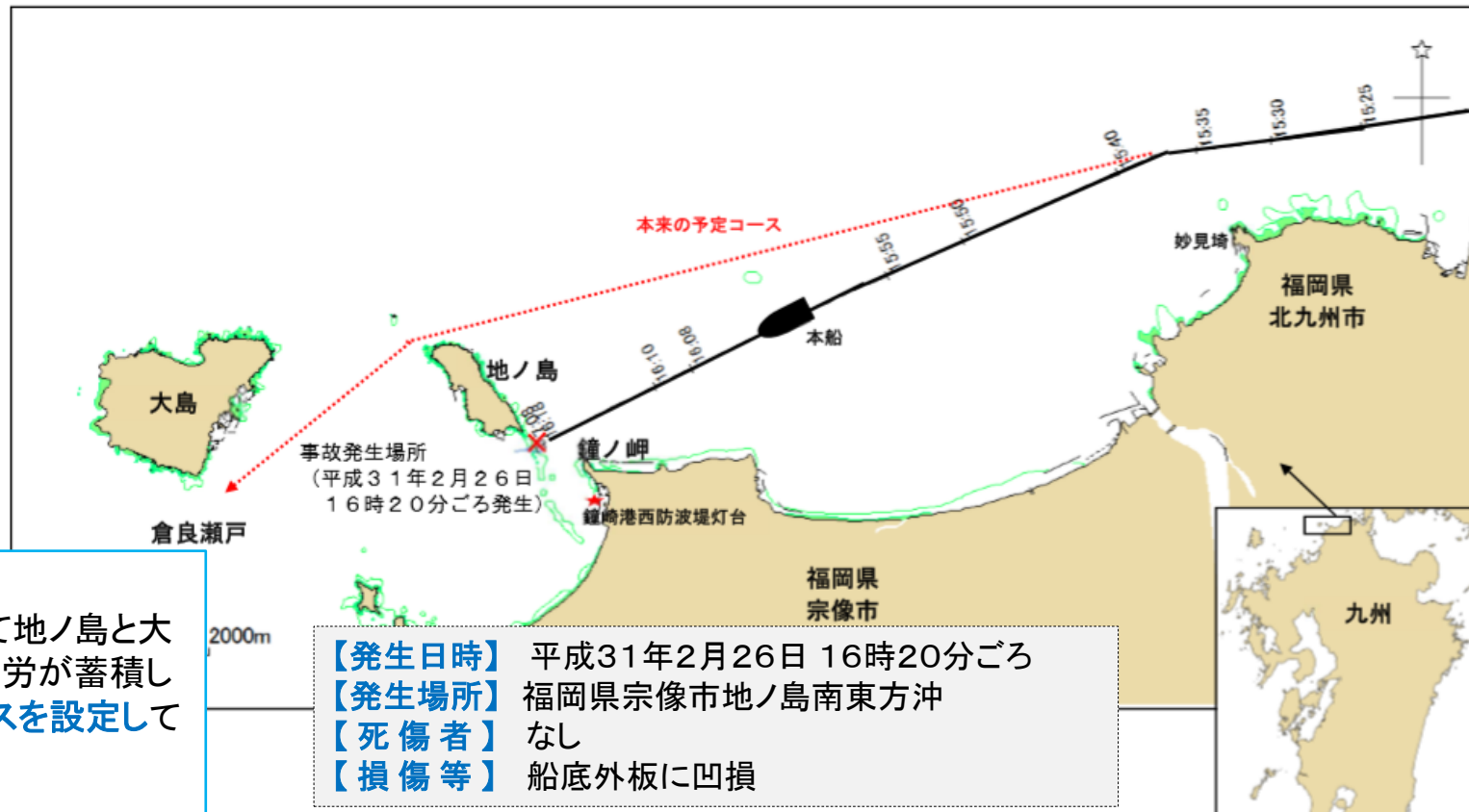
【事故概要】 福岡県地ノ島南東方沖において、A船(499トン)が、本来の予定コースではない地ノ島と鐘ノ岬間の海域を航行し、浅所に乗り揚げた

《原因》

A船は、船長が、GPSプロッターに誤って地ノ島と鐘ノ岬の間を航行するコースを設定していたところ、航海士が、GPSプロッターの6Mレンジで浅所がないことを確認して安全に通過できると思い、同コース上を航行したため、浅所の存在に気付かずに乗り揚げた

《背景・関連情報》

- ・船長は、出港前に、GPSプロッターに地ノ島北方沖を航行して地ノ島と大島の間を航行する予定コースを設定したつもりであったが、疲労が蓄積していたので、実際には地ノ島南東方沖を航行する誤ったコースを設定しており、また、設定したコースの確認を失念していた
- ・航海士は、設定されたコースに疑問を感じ、船長に確認したが明確な返答が得られず、船長に再度確認したり、GPSプロッターのレンジを切り替えたり、海図を見て水深を確認したりしなかった
- ・本事故発生後、GPSプロッターは、4Mレンジに切り替えると、航行したコース付近に浅所を示す黄色の点が表示された



《再発防止策》

- ・船橋当直者は、引き継いだコースに疑問がある場合、設定者に確認するとともに、自らもGPSプロッターのレンジを切り替えたり、海図を見たりして水深を確認すること
- ・GPSプロッターに予定コースを設定する者は、正確に設定して確認を行い、必要に応じて他の乗組員にも確認を求めること

* 本調査報告書は、R2.4.23に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。