

## 運輸安全委員会は、令和3年10月28日(木)、76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・軽微以外30、軽微34 計64件	インシデント： 重大なし、重大・軽微以外3、軽微9 計12件
事故等種類(件)	衝突20、乗揚19、衝突(単)10、転覆6、死傷等6、施設等損傷2、 浸水1	運航不能10(機関故障6、燃料供給不能2、絡索1、舵故障1)、 座洲2
関係船舶(隻)	漁船26、プレジャーボート24、貨物船15、押・引船6、水上オートバイ 5、旅客船3、非自航船3、遊漁船2、作業船2、タンカー1、公用船1、 その他2 計90隻	プレジャーボート7、漁船3、貨物船1、遊漁船1 計12隻
死傷者等(人)	*死亡3、重傷9、軽傷18 計30人 *死亡1人の死因は内因性くも膜下出血で、事故との因果関係不明	

上記事故のうち、神戸事務所及び長崎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 和歌山県新宮港に向けて航行中の貨物船が、同港東方沖の浅所に乗り揚げた事例

\*水先類似行為者を乗船させ、新宮港へ向けて航行中の貨物船が、同港東方沖の浅所(杓子礁)に乗り揚げた

\*水先法に定める水先区以外の水域において、操船の補助を行う水先人又は水先人の免許を有しない者

### ② 長崎県佐世保港で、着岸作業中の旅客船が、可動橋に衝突した事例

佐世保港で、旅客船が、研修員が操船してフェリー岸壁に着岸作業中、可動橋に衝突した

海難防止への  
インフォメーション

① 貨物船A(49,848トン) 乗揚

(水先類似行為者を乗船させ、新宮港へ向けて航行中の貨物船が、同港東方沖の浅所(杓子礁)に乗り揚げた)

【事故概要】 貨物船A(49,848トン、パナマ共和国籍、22人乗組、水先類似行為者(以下「本件水先人」)乗船、木材チップ約47,000トン積載)は、和歌山県新宮港に向けて航行中、同港東方沖の浅所(杓子礁)に乗り揚げた

【発生日時】 令和3年1月13日 06時51分ごろ  
 【発生場所】 和歌山県新宮市 新宮港東方沖(杓子礁)  
 【死傷者等】 なし  
 【損傷等】 右舷船底部外板に破口及び亀裂を伴う凹損等

《原因等》 日出前の薄明時、北方に圧流する潮流及び海流の影響がある状況下、本船が、新宮港に入航する目的で南西進中、船長がパイロットステーション兼錨地(P/S)北方沖において本件水先人を乗船させて操船を引き継いだ際

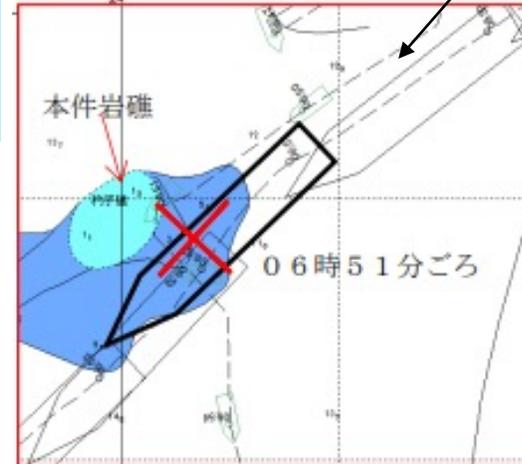
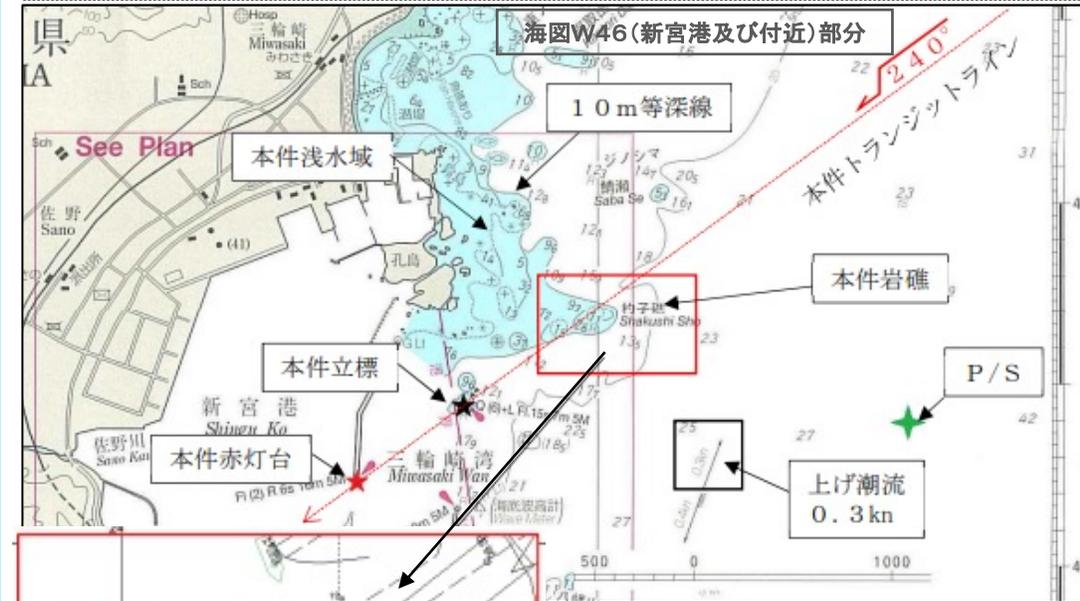
◎ 本件水先人が、本船の船位がP/S付近にあると思い、(\*1)直接本件赤灯台(新宮港北防波堤南灯台)に針路を向けて航行し、その後も、船長が浅所に向かっているのではないかと懸念を伝えたものの、(\*2)同じ針路で航行を続けたため、浅所に向かうこととなり、本件岩礁(杓子礁)に乗り揚げた

- \*1 ふだんから港内の航路標識を船首目標とした操船を行っており、本船に乗船した際、P/S付近で乗船したつもりであったことによる
- \*2 船長が数回にわたって示したECDIS(電子海図情報表示装置)画面の情報を理解できず、短時間で船位を確認できない状況で、本件トランジットライン(本件赤灯台と新宮港沖灯標との重視線)の南方にいたものと思い込み、安全であると判断したことによる
- \*\* 本件水先人が、船位を誤解している状態であったのは、水先類似行為を行うにあたり、ふだんからレーダー及び航海計器を使用して船位を確認する習慣がなかったことによる
- \*\*\* 本船が水先類似行為による航行を続けたのは、船長が、操船指揮者としてECDISで船位の確認をしながら本件水先人の行動を注視していたところ、本件水先人の操船意図に疑問を感じ、本件岩礁(杓子礁)について水先人に確認したものの、数回にわたり、自信を持って安全であると回答されたことによる

《再発防止策》

- (1) 本件水先人は、航海計器等を使用して短時間で船位を確認できる技能を習得した上で、各機器を参考とし、物標による重視線及び水深による避険線を参考に正確な船位を把握しながら、水先類似行為を行うこと
- (2) 本件水先人は、仮に乗船時刻にP/Sに到着していない船舶にP/S以外から乗船した際、一旦P/Sに向かい、P/Sから本件赤灯台に針路を向けること
- (3) 本件水先人は、ECDIS講習を修了することが望ましい
- (4) 船長は、水先人及び本件水先人の操船や操船意図に疑問が生じた際、操船指揮者として直ちに自ら操船指揮を行い、本船の安全を確保すること

\* 本調査報告書は、R3.10.28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。



《関連情報》

○ 本件水先人は、一級海技士(航海)及び舞鶴水先区水先免状を失効していた  
 ○ 本件水先人は、ECDIS操作の経験がなく、海技士(航海)の免状にECDIS能力限定が付与されたこと及びECDIS講習等の存在を承知してなく、ECDIS画面上の情報を理解していなかった

海難防止への  
インフォメーション

## ② 旅客船A(1,150トン) 衝突(可動橋)

(旅客船が、船長の指揮の下、研修員が操船してフェリー岸壁に着岸作業中、可動橋に衝突した)

**【事故概要】** 旅客船A(1,150トン、13人乗組、旅客26人乗船、車両15台積載)は、佐世保港において、船長の指揮の下、研修員が操船して鯨瀬ふ頭のフェリー岸壁に着岸作業中、船首部が可動橋に衝突した

**《原因・背景等》** 夜間、本船が佐世保港において、研修員が操船して右舷主機極微速力後進、左舷主機極微速力前進の状態ではフェリー岸壁に着岸作業中、左舷舷側とフェリー岸壁との距離がふだんより離れた際、

◎ 船長が一旦前進行きあしを止めようとして、**(\*)左舷主機の前進停止を指示したつもりが右舷主機の後進停止を指示したため**、前進行きあしが止まらず、船首方の可動橋と衝突した

◎ 本船において**(\*)効果的かつ円滑なコミュニケーションが行われていなかったこと**は、本事故の発生に関与した

(\*)船長は、自身が着岸操船を行う際とは異なる緊張感を感じており、**無意識で右舷主機の後進停止を指示したのではないかと本事故後に思った**

(\*)船長は、出入口ドアを閉めた状態で操舵室外の左舷後方に位置しており、研修員に指示して研修員が機関員(主機の遠隔操縦者)に号令を行った後、**機関員からの復唱及びアンサーバックが聞こえなかったことから、自身が誤った指示を出したことに気付かなかった**  
 研修員は、ふだん、操船に疑問があるときには遠慮せず申し出るよう言われていたものの、船長には何か意図があるものと思ひ、また、操船研修を受けている立場であり、**経験豊富な船長に疑問を伝えることを躊躇していた**

**《再発防止策》**(船舶所有者は、社内で事故調査を行って再発防止策をまとめ、乗組員、関係社員等に周知した 詳細は事故調査報告書参照)

- 船長は、操船研修において、操舵室のドアや窓を開けるなど、操船号令、復唱及びアンサーバックが確実に聞き取れる環境を整えておくとともに、復唱及びアンサーバックを確実に確認すること
- 研修員は、操船号令に疑問を感じた場合や同号令がよく聞き取れなかった場合は、躊躇することなく速やかに船長に尋ねること
- 船長はじめ乗組員は、各々効果的かつ円滑なコミュニケーションを図ることができるよう、ふだんから船内の雰囲気づくりに努めること
- 船長は、操船研修において、研修員が船長に質問したりすることが難しい状況を勘案し、常に研修員と操船を交替して自ら操船できるように準備しておくとともに、ふだんと異なる状況が生じた場合には、早めに指示を出すか操船を交替すること

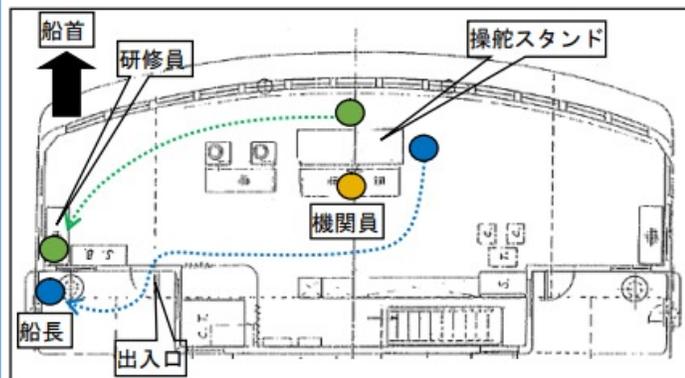
\* 本調査報告書は、R3.10.28に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

**【発生日時】** 令和2年12月21日 18時59分ごろ

**【発生場所】** 長崎県佐世保港鯨瀬ふ頭

**【死傷者】** なし

**【損傷等】** 本 船:船首部外板に凹損  
 可動橋:先端部に凹損



操舵室付近の配置図(概略)

### 《関連情報》

- 研修員は、ふだん本船に一等航海士として乗船しており、代行船長になるための操船研修を受けていた
- 研修員は、本件時、操舵リモコンで操船していた

