

運輸安全委員会は、令和4年1月20日(木)、57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25、軽微22 計47件	インシデント： 重大なし、重大・軽微以外1、軽微9 計10件
事故等種類(件)	衝突15、乗揚8、死傷等7、転覆6、衝突(単)3、浸水2、火災2、沈没2、施設等損傷2	運航不能8(機関故障5、絡索1、燃料不足1、電源喪失1)、運航阻害1、座洲1
関係船舶(隻)	漁船20、プレジャーボート16、貨物船8、遊漁船4、引船・押船4、水上オートバイ4、非自航船3、作業船2、旅客船1、タンカー1、その他3 計66隻	プレジャーボート5、旅客船2、漁船2、遊漁船1 計10隻
死傷者等(人)	死亡6、重傷6、軽傷6、程度不詳の負傷2 計20人	

上記事故のうち、函館事務所及び神戸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 北海道余市港北北東方沖で貨物船と漁船とが衝突した事例

余市港北北東方沖で、貨物船が東南東進中、漁船が北北東進中、両船が衝突した

② 水上オートバイが浮体をえい航して航行中、浮体が岩場に衝突して浮体の搭乗者の1人が負傷した事例

えい航していた浮体が岩場に衝突し、浮体の搭乗者の1人が岩場に投げ出されて負傷した

海難防止への  
インフォメーション

# ① 貨物船A(498トン) 漁船B(19.90トン) 衝突

(余市港北北東方沖で、貨物船が東南東進中、漁船が北北東進中、両船が衝突した)

**【事故概要】** 北海道余市町余市港の北北東方沖において、貨物船A(498トン、5人乗組、機械部品約510トン積載)は、石狩湾港に向け東南東進中、漁船B(19.90トン、6人乗組)は、ほっけ刺し網漁の目的で、漁場に向け北北東進中、両船が衝突した

**《原因・背景等》** 夜間、余市港北北東方沖において、A船が東南東進中、B船が北北東進中、

◎ A船:航海士Aが、B船がA船の船首方を無難に通過すると思い込み、**船橋を離れて無人状態とした、**

◎ B船:船長Bが、**居眠りに陥った**

航海士A: B船がA船の船首方を無難に航行すると思い込んだのは、**B船に先航していた3隻の漁船がA船の船首方を無難に通過したのを認めたことによる船橋を離れて無人状態としたのは、船舶電話の受信音を聞き、就寝中の船長Aに直接声を掛けて知らせようと思ったことによる**

船長B: 居眠りに陥ったのは、1日約2~3時間の睡眠で操業を2日間繰り返した後で**睡眠不足の状態であったこと**  
**椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を続けたこと**  
**先航していた僚船以外の船舶が見当たらず気が緩んだことによる**

**《再発防止策》**

- (1) 船橋当直者は、航行中、船橋または操舵室を無人の状態としないこと
- (2) 針路が交差する他船を認めた場合、他船との衝突のおそれの有無を確認し、必要に応じて他船の進路を避けること
- (3) 十分な睡眠時間を確保できなかった日が続いた後には、睡眠不足の自覚がなくても、積極的に体を動かしたり、外気に当たるなどして居眠り運航を防止する措置をとること、また、可能ならば見張り員を増やすこと
- (4) 船橋または操舵室を備えた漁船の所有者は、総トン数に関わらず、船橋航海当直警報装置を設置することが望ましい

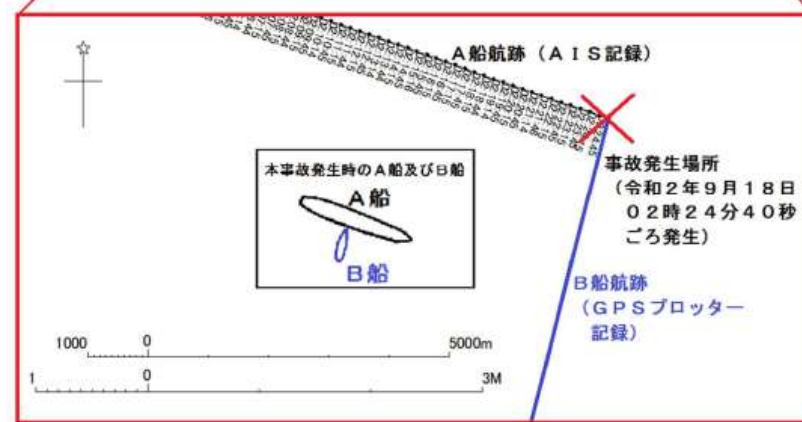
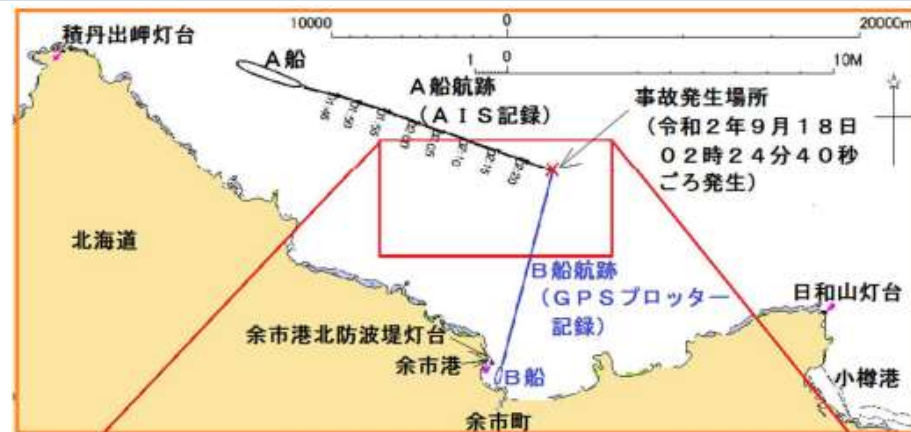
\* 本調査報告書は、R4.1.20に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

**【発生日時】**  
令和2年9月18日  
02時24分40秒ごろ

**【発生場所】**  
北海道余市町  
余市港北北東方沖

**【死傷者】**  
A船:なし  
B船:負傷1人(船長)

**【損傷等】**  
A船:右舷中央部外板に擦過傷  
B船:球状船首圧壊、首部外板に亀裂等



**《関連情報》**

航海士A: 船舶電話の受信音が鳴った際、就寝中の船長Aに直接声を掛けた方が早く確実に知らせることができると思ったことから、船橋を離れ、船橋を無人の状態にした

船長B: 本件当時、漁場に向かう途中だったことから、自身を除く全乗組員を休ませ、単独の船橋当直についていた

## 海難防止への インフォメーション

# ② 水上オートバイA(0.1トン) 被引浮体搭乗者負傷

(えい航していた浮体が岩場に衝突し、浮体の搭乗者の1人が岩場に投げ出されて負傷した)

**【事故概要】** 水上オートバイA(0.1トン、1人乗組)は、琵琶湖西部において、搭乗者3人を乗せた浮体をえい航して北北西進中、浮体が岩場に衝突し搭乗者1人が投げ出されて負傷した

**【原因等】** 琵琶湖西部において、A船が浮体をえい航して北北西進中、

◎ 船長: 浮体を左方に振り湖岸に近づけて停止させようと思い、付近に岩場が存在する水域で約15km/hに増速しながら右旋回し、遠心力により左方に大きく振られたため、浮体が岩場に衝突し、搭乗者1人が岩場に投げ出された

船長: 湖岸から離れた水域で本件浮体を停止させれば、搭乗者が、本件浮体から降りた後に湖岸まで泳ぐ必要があると考えたことから、湖岸に近づけて停止させようと思った

**【発生日時】**

令和3年7月10日  
14時20分ごろ

**【発生場所】**

滋賀県大津市  
北比良地先  
(琵琶湖西部)

**【死傷者等】**

重傷1人  
(浮体搭乗者)

**【損傷等】**

なし



## 《再発防止策》 (浮体をえい航する水上オートバイの船長)

- ・陸岸及び障害物から十分な距離(えい航索の2倍以上)を保ち、遠心力及び惰性で陸岸及び障害物に近づけないようにすること
- ・陸岸の近くで搭乗者を降ろす必要がある場合、遠心力で浮体を振って陸岸に近づけるのではなく、水上オートバイで陸岸に接近して下船し、えい航索を手繰って浮体を引き寄せる等、別の方法を採用すること
- ・浮体の見張り役となる同乗者を乗せるとともに、浮体搭乗者に頭部の保護具を着用させること

## 《関連情報》

### (1) 船長の経験等

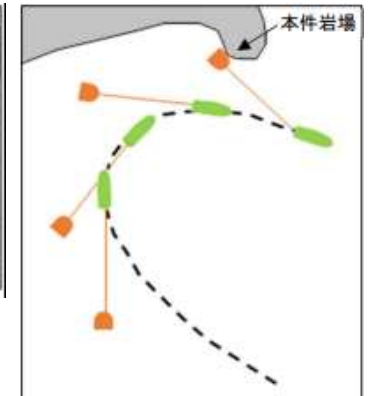
- ① 本事故発生場所付近で浮体をえい航した経験は、約10年間で約30回あった
- ② 滋賀県琵琶湖等水上安全条例規定の必要な講習を受講していた

### (2) 浮体えい航時の注意事項

- ①「条例」 操船者は同乗者に監視させる等後方の安全の確認に努める
- ②「本船の取扱説明書」 岸や浅瀬、障害物等からトーイング用ロープの2倍以上の距離を保つ
- ③「本件浮体記載の警告事項」
  - ・岸や障害物の近くでえい航しない、
  - ・えい航船舶には、浮体搭乗者監視のための同乗者を1人必ず乗せる
- ④「海保ウォーターセーフティガイド」
  - ・トーイング遊具に乗る者にライフジャケットやヘルメットを必ず着用させる
  - ・旋回時の振れ回りが思った以上に大きいことへの注意等



本件浮体及びロープ(えい航索)



本件浮体の動き(イメージ)

\* 本調査報告書は、R4.1.20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。