

運輸安全委員会は、令和4年12月1日(木)、75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 37、軽微 27 計64件	インシデント:重大なし、重大・軽微以外 1、軽微10 計11件
事故等種類(件)	衝突15、死傷等15、乗場13、衝突(単)9、転覆4、火災4、施設等損傷2、浸水1、沈没1	運航不能6(機関故障5、舵故障1)、座洲4、運航障害1
関係船舶(隻)	漁船26、プレジャーボート21、旅客船7、貨物船7、引・押船4、作業船4、公用船4、遊漁船3、非自航船3、水上オートバイ3、タンカー1、その他1 計84隻	プレジャーボート6、旅客船2、貨物船1、タンカー1、漁船1 計11隻
死傷者等(人)	死亡6、行方不明 1、重傷15、軽傷11、程度不明の負傷2 計35人	

上記事故のうち、横浜事務所及び広島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 東京都青ヶ島村青ヶ島港で出港作業中の貨客船が岸壁に衝突した事例

青ヶ島港で、出港作業中の貨客船が、錨鎖を巻き上げて係駐力が減少し、走錨して船尾部が岸壁に衝突した

② 愛媛県松山市大館場島沖でプレジャーボートが干出岩帯の浅所に乗り揚げた事例

大館場島北東方沖を南進中のプレジャーボートが、干出岩帯の北東方の浅瀬に乗り上げた

海難防止への インフォメーション

① 貨客船A(460トン) 衝突(岸壁)

(青ヶ島港で、出港作業中の貨客船が、錨鎖を巻き上げて係駐力が減少し、走錨して船尾部が岸壁に衝突した)

【事故概要】 青ヶ島港において、左舷錨及び錨鎖約4節を投下して着岸していた貨客船A(460トン、7人乗組、コンテナ8個積載)が、北西の風と東方への潮流を船首方から受けて出港作業を行う際、錨鎖を巻き上げて係駐力が減少し、走錨して船尾部が岸壁に衝突した

【発生日時】 令和4年1月8日 14時55分ごろ
【発生場所】 東京都青ヶ島村青ヶ島港
【死傷者】 なし
【損傷等】 本船: 船尾部外板に破口
 岸壁: 基礎部表面に欠損

《原因・背景等》 本船が、青ヶ島港において出港作業中、北西の風及び東方への潮流を船首方から受ける状況下、

◎航海士Aが、船長にトランシーバで錨鎖の巻き上げ再開の報告を送話した後に**船長が受話したことを確認することなく錨鎖の巻き上げを続けたため、係駐力が減少して走錨し、船長が航海士Bからの本件岸壁に急速に近づいているとの報告を受けて可変ピッチプロペラ(CPP)等**を操作したものの、南東方に圧流されて、船尾部が青ヶ島港内の南東側の岸壁(本件岸壁)に衝突した

○航海士Aは、本船が本件岸壁に近づいているとの航海士Bからの報告を聞いて危険を感じたことから、**前進行きあしをつける目的で、錨鎖の巻き上げを再開した**

○船長は、航海士Bとトランシーバで交信していたことから、**航海士Aからの錨鎖の巻き上げ再開の報告を受話することができなかった**

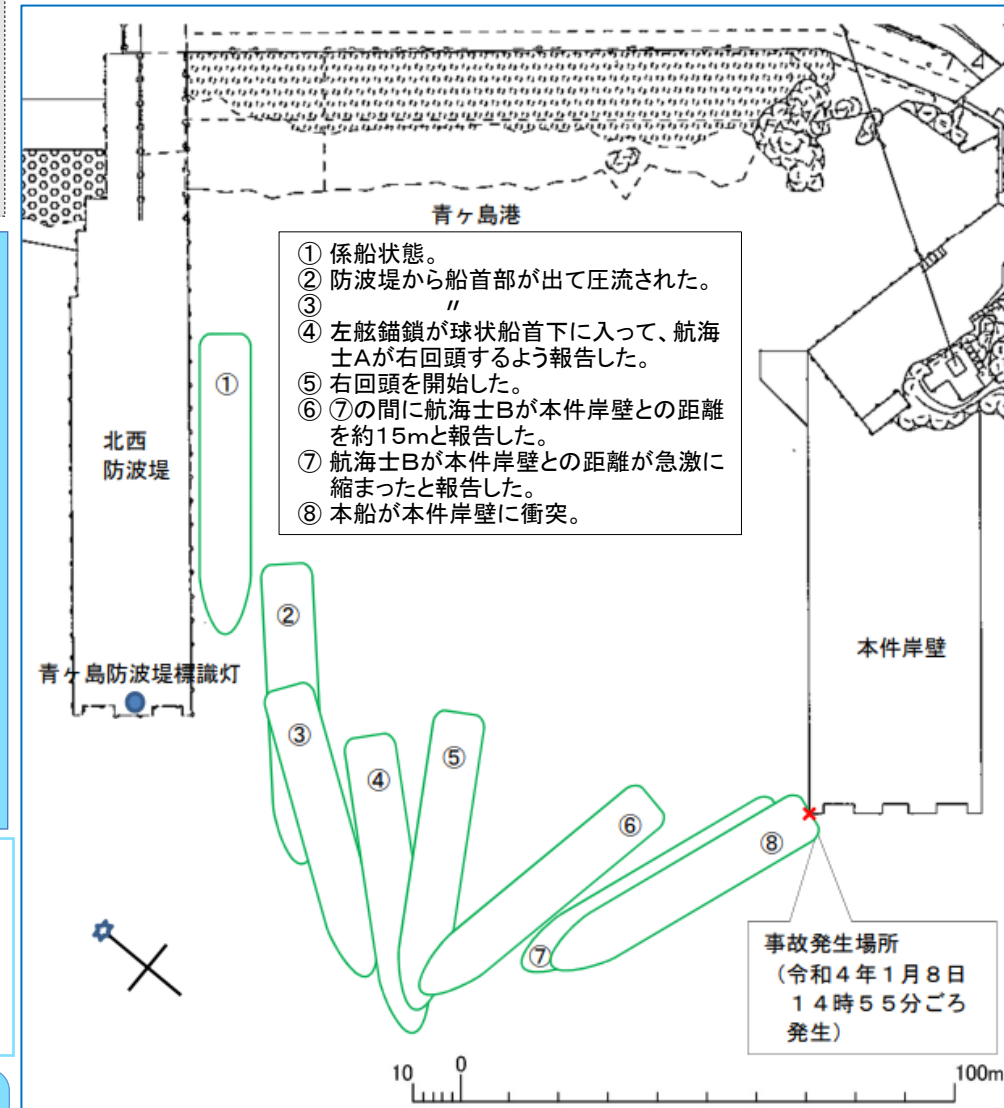
○本事故時、錨及び錨鎖の一部は海底に接していたが、錨鎖の巻き上げを続けたことから、係駐力が減少して走錨した

《再発防止策》 船舶所有者が採った改善措置については報告書参照

- (1) 船長は、出入港作業中、船首部、船尾部等の乗組員と**確実に連絡できる通信手段を確保して、使用すること**
- (2) 乗組員は、**錨鎖の巻き上げ等を行う際、船長の了解を得てから実施すること**
- (3) 船長、船舶所有者等は、事故発生後、速やかに海上保安庁等に通報すること

《関連情報》 出港部署配置について

本船の出港部署配置 操舵室: 船長及び機関長 船首部: 航海士Aほか1人 船尾部: 航海士Bほか2人



* 本調査報告書は、R4.12.1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

② プレジャーボートA(3.4トン) 乗揚

(大館場島北東方沖を南進中のプレジャーボートが、干出岩帯の北東方の浅瀬に乗り揚げた)

【事故概要】 プレジャーボートA(3.4トン、1人乗組、同乗者3人乗船)は、愛媛県松山市大館場島北東方沖を南進中、大館場島と小館場島との間の水域にある、本件干出岩帯の北東方の浅瀬に乗り揚げた

(注)本件干出岩帯:水路中央の干出岩及びその周りを囲む浅い海域

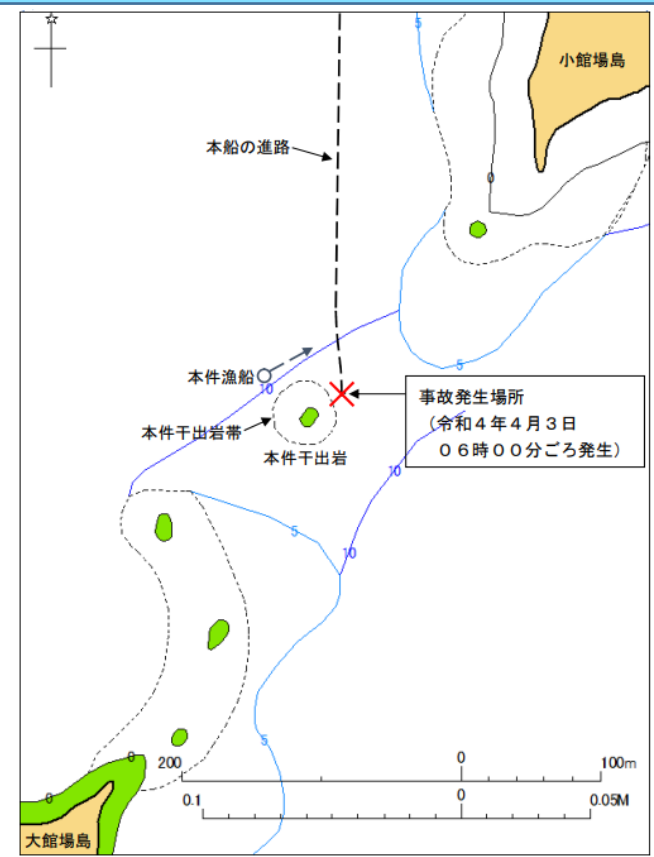
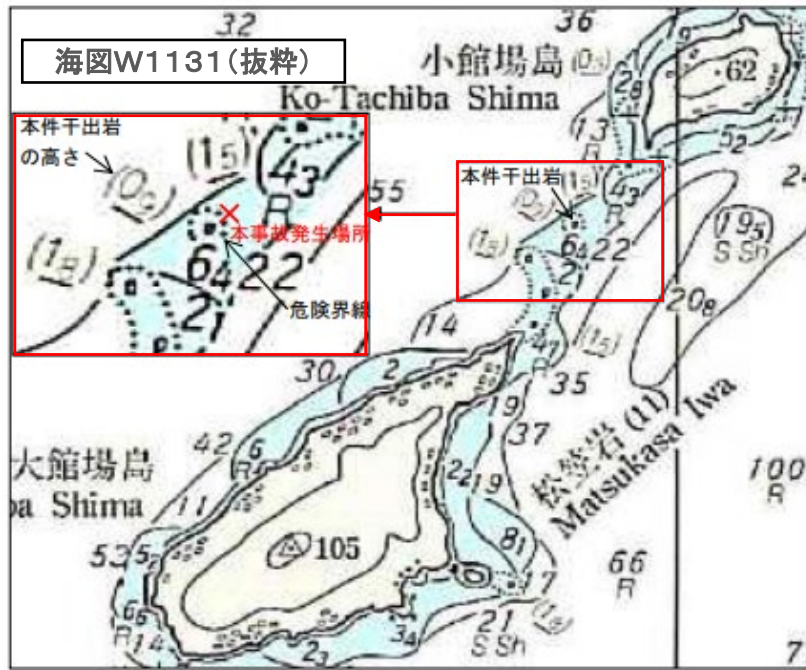
【発生日時】 令和4年4月3日 06時00分ごろ
【発生場所】 愛媛県松山市大館場島北東方沖
【死傷者】 なし
【損傷等】 船尾部船底外板に破口、舵柱の脱落

《原因・背景等》 本船が、大館場島北東方沖を南進中、上げ潮の初期で本件干出岩が水面下に没している状況下、

◎船長が、GPSプロッターの画面に表示される等深線の水深を見ながら航行すれば、安全に通過できると思い、本件干出岩帯の北東方を航行したため、本件干出岩帯の北東方の浅瀬に乗り揚げた

○船長は、ふだんはGPSプロッターで本件干出岩を確認しながら避けて航行できており、同プロッターの画面に本件干出岩帯の北東方には浅瀬等の表示がなかったことから、同画面に表示される等深線の水深を見ながら航行すれば、安全に通過できると思った

○船長は、GPSプロッターがあれば安全に航行できるとしていたことから、航行する前に海図の注意事項等をよく見ておらず、本件干出岩帯付近の浅瀬などの周辺には未発見の浅瀬などが存在することを知らなかった



《再発防止策》

(1) 船長は、GPSプロッターに表示されている情報が海図に記載されている情報と異なる場合があることから、同プロッターは、船位確認など航海の参考としての使用にとどめ、GPSプロッターに表示される水深等を見ながら航行の安全の判断として使用しないこと

(2) 船長は、事前に海図の注意事項及び最新の水路通報により、干出岩付近の海域を調査した上、海図に詳細な水深の表記がない危険界線付近の海域は、浅瀬が存在していることに留意し、同海域を避けて迂回する安全な進路を選定すること

《関連情報》

海図W1131記載の注意事項
 「浅瀬などの周辺には他にも未発見の浅瀬などが存在することがありうるので、注意のこと。」

GPSプロッターの取扱説明書
 「本機に表示される情報は自船の位置を確認するためのものであり、海図の等深線とは異なります。海底データは概略海底地形の起伏を表示するもので等深線の水深値は正確ではありません。海上の判断には海図及び水路通報を使用してください。」

* 本調査報告書は、R4.12.1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。