

運輸安全委員会は、平成30年1月25日(木)、

船舶事故等調査報告書37件(事故35件, インシデント2件), 及び軽微事案の船舶事故等調査報告書73件(事故56件, インシデント17件)を, ホームページで公表しました。

37件のうち, 事故35件の内訳は, 船舶間の衝突14件, (乗組員等の)死傷等6件, (防波堤等への)衝突5件, 転覆3件, 乗揚3件, 火災2件, 行方不明及び浸水各1件, また, インシデント2件は, 運航不能(船体傾斜, 機関故障)です。

このうち, 重大【東京】事案1件[旅客フェリーとLPGタンカーの衝突事故]の概要を, 別紙のとおりご紹介します。公表された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。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-1-1_2016tk0010.pdf

また, 軽微事案73件のうち, 事故56件の内訳は, 船舶間の衝突19件, 乗揚15件, 負傷9件, (防波堤等への)衝突8件, 転覆3件, 浸水2件であり, インシデント17件の内訳は, 運航不能15件(機関故障11件, 燃料供給不能3件, 絡索1件), 運航阻害2件です。

【事故概要】 A船(14,920トン)が、関門港新門司区に向けて備讃瀬戸北航路を西航中、また、B船(697トン)が、愛媛県新居浜市新居浜港に向けて同航路を西航中、両船が衝突した。

【発生日時】 平成28年8月1日00時40分30秒ごろ

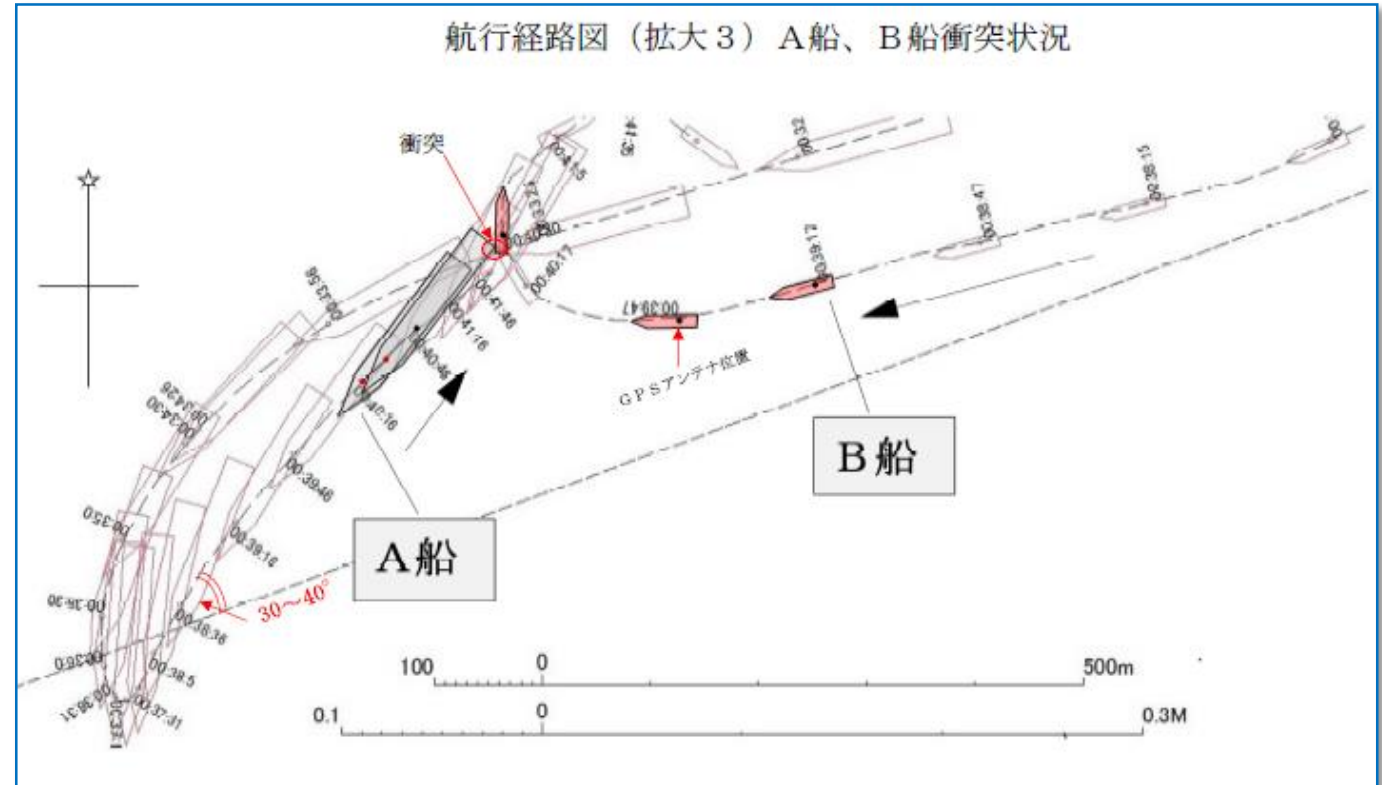
【発生場所】 香川県丸亀市広島南方沖

【死傷者】 なし

〈原因〉 A船が、先行する旅客フェリー(C船:13,353トン)との衝突を避けようとして北航路南側方の境界線付近で船首を南方に向けて停止した後、態勢を立て直そうとして後退した際、船長A及び航海士Aが後続のB船に対する見張りを適切に行っていなかったため、また、航海士BがA船に対する見張りを適切に行っていなかったため、A船が後退してくるのに気付くのが遅れ、両船が衝突した。

〈背景要因〉

- ① 船長A及び航海士AがB船に対する見張りを適切に行っていなかったのは、B船にA船の右舷方を通過してほしい旨伝えて了解を得ていたため、B船がA船の右舷方を通過することによる。
- ② 航海士Bが、A船に対する見張りを適切に行っていなかったのは、A船に近づく頃にはA船が航行を再開すると思っていたこと、A船が後退していることを伝えられなかったこと、及び主機後進を示す汽笛信号がなかったことによる。
- ③ 後退していることを伝えなかったのは、船長Aが態勢を立て直すことに気をとられ、航海士Aが動揺して混乱していた。
- ④ A船が北航路南側境界線付近で停止したのは、C船との十分な船間距離を保持しなかったことによる。



《再発防止策》

- ・A社は、他船との船間距離を保つこと、C社との船間距離確保に関する覚書の遵守、主機を後進にかけるときのVHF等による操船意思の疎通や信号等の励行、後進中、接近する他船に対する見張りなどについて指導を徹底すること。
- ・B船の所有者及び運航者は、船橋当直中、不審な動静の他船に対する警告信号、船長の昇橋の要請、他船の動静を不審に思った時には、減速等の主機を適宜使用できるなどの指導を徹底すること。

* 本事故調査報告書はH30.1.25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。