

運輸安全委員会は、令和2年1月30日(木)、

船舶事故等調査報告書38件(事故35件、インシデント3件)、及び軽微事案の船舶事故等調査報告書52件(事故38件、インシデント14件)を、ホームページで公表しました。

38件のうち、事故35件の内訳は、船舶間の衝突12件、(乗組員等の)死傷8件、乗揚5件、(防波堤等への)衝突4件、転覆4件、火災及び沈没各1件、また、インシデント3件は、いずれも運航不能(機関故障)です。

このうち、重大事案(東京)2件の概要を、別紙のとおりご紹介します。

公表された船舶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。

[関門港の関門航路で貨物船と油タンカーとが衝突した事故]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/MA2020-1-1_2018tk0016.pdf

[音戸ノ瀬戸で旅客フェリーと貨物船兼砂利石材等運搬船とが衝突した事故]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2020/MA2020-1-2_2018tk0009.pdf

また、軽微事案52件のうち、事故38件の内訳は、乗揚12件、船舶間の衝突8件、(灯浮標等への)衝突7件、施設損傷6件、転覆3件、負傷及び浸水各1件であり、インシデント14件の内訳は、運航不能12件(機関故障4件、燃料供給不能2件、推進器故障2件、バッテリー過放電、絡索、燃料不足及び冷却海水供給不能各1件)、運航阻害及び座洲各1件です。

貨物船A 油タンカーB 衝突事故

【事故概要】 A船(1,493トン)は、関門港若松航路を北北東進中、また、B船(743トン)は、同港関門第2航路を南東進中、両船が衝突した。

【発生日時】 平成30年9月29日 14時55分ごろ

【発生場所】 関門港若松区関門航路内

【死傷者】 なし

〈原因〉 本事故は、A船の船長が、針路を左方に転じてB船の船首方を通過しようとし、B船の甲板長が同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が衝突した。

〈背景要因等〉

① 船長Aが、左転してB船の船首方を通過しようとしたのは、関門航路を北西進していた貨物船(C船)に先行しようとした可能性がある。また、以前の経験から、VHF無線電話でB船の船名を呼びかければ、B船が右転して自船を避けてくれると思った。

② B船の甲板長は、港則法施行規則の規定により、A船が避航船なので、いずれA船が自船を避けてくれることに期待していた。また、計3回のVHF無線電話の呼び出しに応答することに意識が向いていた。

〈再発防止策〉 (1)船長及び船橋当直者は、海上交通センター等からの情報提供を有効に活用し、特に、同センターからの警告に対しては、危険事象に直ちに注意を払い、適切に対処すること。(2)船長及び船橋当直者は、定められたルールに従って航行し、VHFによる交信を積極的に行って、互いの操船の意図を確認すること。(3)船長は、狭水道を航行する際は、自ら昇橋して操船する。(4)船舶所有者及び運航者は、船長に(1)~(3)を確実に実施させ、そのための指導及び訓練を徹底する。

〈安全勧告〉 運輸安全委員会は、A船の船舶所有者兼船舶管理会社に、次の措置を確実に実施させ、その指導及び訓練を徹底することを勧告した。

- ① 船長及び船橋当直者は、操船を行うに当たり、海上交通センター等からの情報を有効に活用し、特に同センターからの警告に対しては、その内容を踏まえて危険事象に直ちに注意を払い、適切に対処すること。
- ② 船長及び船橋当直者は、航行海域において定められたルールに従って航行し、接近する船舶に意思を伝える必要がある場合は、VHF無線電話で船名のみを呼びかけるだけでなく、VHF無線電話による交信を積極的に行い、互いの操船の意図を確認すること。



【事故概要】 A船(699トン)は、音戸ノ瀬戸を南進中、また、B船(489トン)は、安芸灘を西進中、同瀬戸南口で両船が衝突した。

【発生日時】 平成30年7月26日 07時56分30秒ごろ

【発生場所】 広島県呉市音戸ノ瀬戸南口

【死傷者】 負傷2人(A船旅客1、客室乗務員1)

〈原因〉 本事故は、A船の船長が、ふだんとおり音戸ノ瀬戸南口付近において左舷対左舷で通過することができるかと判断して航行を続け、また、B船の航海士が、単独で操船を続けて海上保安庁告示第92号に指定された経路よりも北方をほぼ全速力で航行したため、A船に気付くのが遅れ、両船とも衝突回避措置が間に合わなかった。

〈背景要因等〉

- ① A船の船長は、B船が、海上保安庁告示に指定された経路よりも北方から侵入してくることを想定していなかった。
- ② B船の航海士は、事前に海図等による水路調査を行っておらず、音戸ノ瀬戸付近海域の航法及び呉海上保安部が発表している行政指導上の注意事項を知らなかった。
- ③ B船の船長は、当該航海士に音戸ノ瀬戸に接近したことを報告するように指示していなかった。また、自らの当直中に同瀬戸を通航すると思い自室で待機して昇橋していなかった。

〈再発防止策〉

- (1) 船長は、狭水道、航行に適する経路が指定されている海域では、自ら操船指揮をとること及び船橋当直者は、狭水道に近づいた際、必ず船長に連絡すること。
- (2) 海図、水路誌及び海の安全情報等で水路調査を行い、告示及び行政指導による航法によって航行する。
- (3) B船運航者は、乗組員に対し、本件水道の通航方法について定期的に教育を行う。
- (4) A船所有者兼運航者は、本件水道で行き会う状態の他船を認められた際、当該水道の航法を知らない船舶に有効となるように船員にVHFの積極的な使用を指示し、付近船舶への自船の存在を周知する等の対策を採る。
- (5) 本件水道を通航する船舶は、VHFを積極的に使用して互いの動静を早期に確認し、安全な場所で航過できるようにする。
- (6) 見通しが悪く、レーダー電波が遮られる地形を航行する船舶は、AIS(簡易型AISを含む)を設置することが望ましい。



〈その他の情報〉

運輸安全委員会は、本報告書の内容を内航海運事業者に周知することについて、日本内航海運組合総連合会に協力を要請した。