

運輸安全委員会は、令和3年2月18日(木)、66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3、重大・軽微以外20、軽微22 計45件	インシデント： 重大・軽微以外3、軽微18 計21件
事故等種類(件)	乗揚17、衝突11、死傷等9、衝突(単)4、転覆2、沈没1、 火災1	運航不能18(機関故障8、燃料供給不能3、絡索3、燃料不足1、推進器 故障1、舵故障1、絡網1)、座洲2、安全障害1
関係船舶(隻)	漁船20、貨物船10、コンテナ船5、プレジャーボート3、プレ ジャーヨット3、水上オートバイ3、その他16 計60隻	プレジャーボート12、貨物船3、漁船3、その他3 計21隻
死傷者等(人)	死亡16、重傷4、軽傷4 計24人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)の船舶事故調査報告3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 **京浜港横浜區で、航行中のコンテナ船同士が衝突し、その1隻が、さらに錨泊中のコンテナ船に衝突した事例**
予定錨地に向けて北進中のコンテナ船と、中ノ瀬西方海域に向け南南西進中のコンテナ船が衝突し、南南西進していたコンテナ船が、さらに付近に錨泊していたコンテナ船に衝突した
- ② **京浜港で錨泊中の貨物船が、台風の風と波により横転して沈没し、乗組員8人が死亡した事例**
錨泊中の貨物船が、台風により増勢した風及び波を受けて右舷傾斜し、横転及び船内に浸水して沈没し、乗組員8人が死亡した
- ③ **錨泊して救命艇揚収作業中、航海士が転落して死亡した事例**
和歌山下津港で錨泊中、船体放棄操練において救命艇の揚収作業を行っていた際、航海士が甲板上に転落して死亡した

海難防止への
インフォメーション

① コンテナ船A(13,764ト) コンテナ船B(9,610ト) コンテナ船C(18,252ト) 衝突

(錨地に向けて北進中のA船と、南南東進中のB船が衝突し、B船が、付近に錨泊していたC船に衝突した)

【事故概要】 コンテナ船A(米国籍、13,764ト、コンテナ205個積載、21人乗組、水先人乗船)は、予定錨地に向けて北進中、コンテナ船B(アンティグア・バーブータ国籍、9,640ト、コンテナ16人乗組)は、名古屋港に向けて南南東進中、YL4錨地において、両船が衝突し、その後、B船が、錨泊中のコンテナ船C(リベリア共和国籍、18,252ト、コンテナ1,036個積載、20人乗組)に衝突した

《原因・背景》

夜間、錨泊船が存在して狭隘となった錨地内において、A船及びB船が、錨泊中のC船ともう1隻の錨泊船との間で進路が交差し、衝突の危険度が高まる状況下

◎(*1)A船の船長及び水先人が、B船と左舷対左舷で航過しようとし、また、(*2)B船の船長が、A船と右舷対右舷で航過しようとし、(*1)(*2)互いに接近するまで同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が衝突し、その後B船が、前進行き足がある中、左回頭して南東進したことにより、C船に衝突した

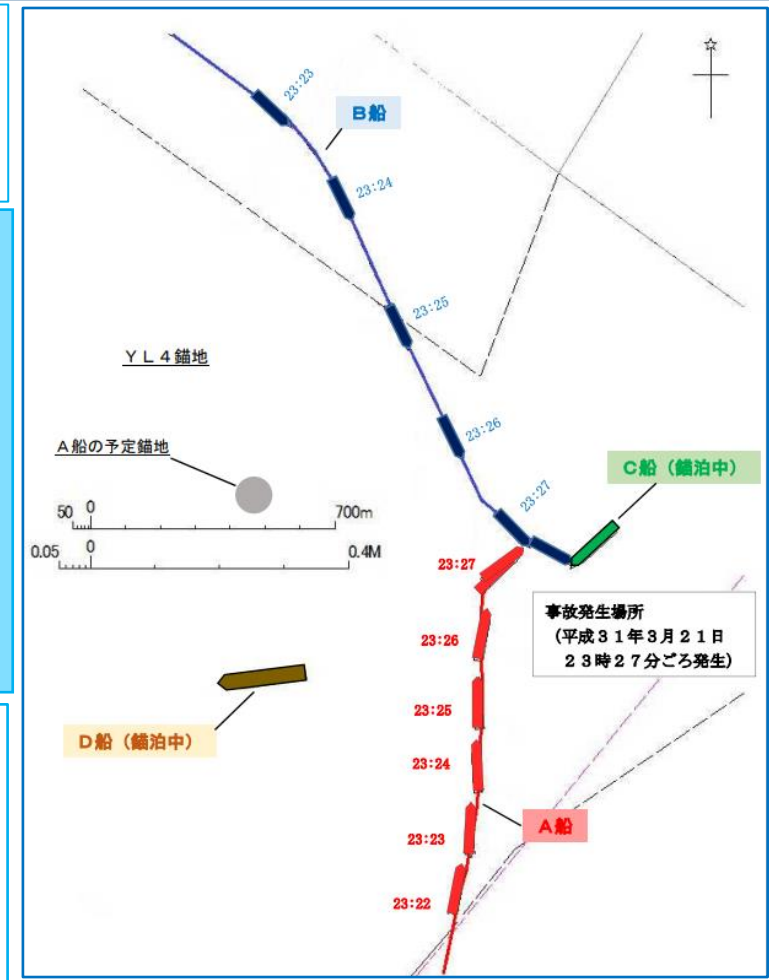
- (*1) 右転したB船がA船とC船との間の狭い海域を航行することなく、再度右転してA船と左舷対左舷で航過すると予測したため
- (*2) A船が針路及び速力を維持していればA船と右舷対右舷で無難に航過すると予測していたため
- ** 両船がVHFによる交信を行わずに航行を続けたことは、本事故の発生に関与した

《安全勧告》 A船及びB船の船舶管理会社に、管理・運航する全船舶の船長等へ次の事項を確実に実行するよう指導すべきと勧告した

- (1) 大型船は、錨泊船が存在し、**狭隘となった錨地内で他船と進路が交差しして接近するなどの状況を極力回避すること**
- (2) 船長は、他船の接近を認めた場合、**他船の動静を思い込みで判断せず、VHFによる交信を積極的かつ適切に行い、互いの操船意図を早期に確認すること**
- (3) 船長は、周囲の航行船舶及び錨泊船の状況等を考慮し、他船と著しく接近するかどうか又は衝突のおそれがあるかどうかを判断し、著しく接近し又は衝突のおそれがあると判断した場合、**十分余裕のある時機に、早期に減速するなどの衝突を避けるための措置を講じること**

《再発防止策》 (A船の船舶管理会社及び本件水先人会において事故後に講じられた事故等防止策については、事故調査報告書を参照) *再発防止策は、勧告(2)、(3)を「船長及び水先人」を対象とし、内容は勧告等と同じである

* 本調査報告書は、R3.2.18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】 平成31年3月21日 23時27分ごろ
【発生場所】 京浜港横浜第5区YL4錨地
【死傷者】 なし
【損傷等】 A: 船首部外板に破口を伴う凹損等
 B: 船首部外板及び右舷船首部外板に凹損等
 C: 右舷船首部外板に破口を伴う破口を伴う凹損等

海難防止への インフォメーション

② 貨物船A(1,925トン) 沈没

(錨泊中に台風の接近で風及び波が増勢し、波の打ち込みにより横転して沈没し、乗組員8人が死亡した)

【事故概要】 貨物船A(パナマ共和国籍、1,925トン、鋼スクラップ約3,045トン積載、12人乗組)は、京浜港K1錨地に錨泊中、台風接近による増勢した風及び波を受け、右舷傾斜して横転及び船内に浸水し、沈没して乗組員8人が死亡した

《原因・背景等》 夜間、台風19号が接近して増勢した風及び波で船体が動揺する状況下

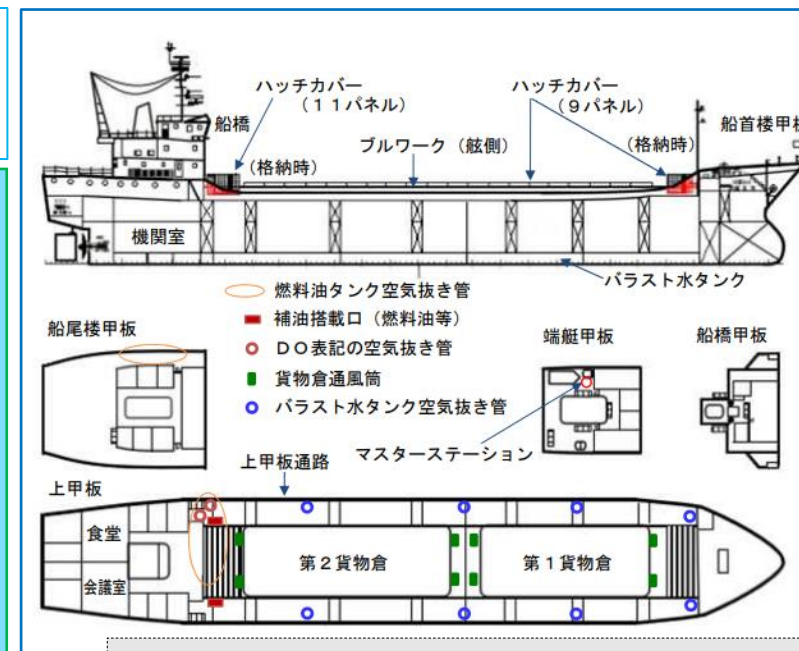
◎ 波の打ち込みにより上甲板に(*1)滞留した海水が貨物倉に浸水し始めたため、(*2)操舵不能となったのちに左舷船首方から左舷側に(*3)一段と増勢した風及び波の打ち込みを受けようになり、右舷に大きく傾斜して貨物倉への浸水が続き、(*4)復原力が低下して横転し、貨物倉内への浸水が進んで沈没した

(*1) 貨物倉通風筒の開口部蓋が開の状態となっていたこと、並びに貨物倉のハッチカバーにおいてドレン受けの破口及び変形があったことから、貨物倉の風雨密が保持されていなかった

(*2) 上甲板の空気抜き管からA重油タンクに混入した水が燃料油と共に発電機原動機に供給され、シリンダ内で燃焼不良又は不着火を起こし、発電機が停止して船内電源を喪失した

(*3) 乾舷が貨物倉への浸水及び滞留水によって小1さくなり、甲板上への打ち込みが更に助長された

(*4) 左舷側面に風及び波を受けて右舷方に傾斜し、その角度を中心に船体が動揺するようになり、強風及び激しい波で右舷方への横傾斜が次第に大きくなり、復原力が最大となる角度以上に達し、横傾斜が残存復原力消失角に達したため、右舷方に横転した



【発生日時】 令和元年10月12日 21時39分ごろ
【発生場所】 神奈川県川崎市東扇島南東沖
【死傷者】 死亡8人
【損傷等】 沈没

《安全勧告》 パナマ共和国海事局に対して、同国の船舶所有者及び船舶管理会社に、次の事項を指導するように勧告した

- (1) 船長及び乗組員に対して、荒天が予想される際には、貨物倉通風筒の開口部蓋等の暴露甲板における開口部の閉鎖を確実に実施するよう指導すること
- (2) 船長及び乗組員に対して、荒天時を含むいかなる状況でも十分な乾舷が維持できるよう、船体コンディションを調整するよう指導すること
- (3) 船長及び乗組員に対して、燃料タンクの空気抜き管に水の浸入を防止するための管頭金物等が取り付けられていない場合には、水が混入した燃料油が発動機原動機等の燃料油供給システムに入らないよう、燃料油タンクのドレン排出作業を、荒天時の船体動揺があるときにも行うよう指導すること
- (4) 船長及び乗組員に対して、非常時の総員退船に関し、携行品の持ち出し、船内から脱出する行動、救命胴衣及び適切な服装の着用並びに海上における生存技術に関する訓練を再度実施するよう指導すること
- (5) 所有する船舶又は管理する船舶の貨物倉ハッチカバーの風雨密が保持されるよう保守整備を実施すること

《再発防止策》 ** 安全勧告の(1)~(4)の内容に加え、沈没等のおそれがある場合に、速やかに海上保安庁に通報することを船長に求め、同勧告(5)に必要な設備の整備等を船舶管理会社又は船舶所有者に求めている (詳細は報告書参照)

* 本調査報告書は、R3.2.18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

③ 貨物船A(107,229トン) 乗組員死亡

(錨泊中の船体放棄操練において、救命艇の揚収作業を行っていた際、航海士が甲板上に落下して死亡した)

【事故概要】 貨物船A(パナマ共和国籍、107,229トン、21人乗組)は、錨泊中、乗組員が船体放棄操練において救命艇の揚収作業を行っていた際、航海士が救命艇から甲板上に転落して死亡した

《原因・背景等》

◎ 航海士が安全ベルトを着用していない状態で救命艇の船尾にある出入口部に屈んだ姿勢となって写真撮影を行っていたところ、また、**(*)離脱装置のフックがポートダビットのリングから解放されて救命艇がガイドレールに沿って下方に移動したためバランスを崩した航海士が甲板上に落下した**

(*) 離脱装置のフックは、ロックピースが適正な場所に掛かっていなかった可能性がある

《 関連情報 》

- ・離脱装置のフックは、**ロックピースが適正な場所に掛かっていなかった可能性があることから、安全ピンが挿入できなかった**
- ・航海士は、安全ベルトのフックを掛けた場所から救命艇まで同ベルトのロープ届かなかったものの、**救命艇が移動することはないと思い、救命艇に乗り移る際、安全ベルト自体を外した可能性がある**
- ・航海士は、他の乗組員に連絡しないで救命艇に乗り移った
- ・航海士は、操練の実施記録を残す目的で写真撮影を行っていた

《再発防止策》 (船舶管理会社は、管理する全船舶に対し、本事故に関する文書を発出して注意喚起を行うとともに、再発防止措置を講じたが、その詳細は報告書参照)

- (1) 乗組員は、救命艇の揚収時、救命艇離脱装置の復旧操作を確実に行って救命艇が固定されたことを確認した後、別の作業を行うこと
- (2) 乗組員は、転落の危険がある場所で作業を行うときは、安全ベルトを適切に使用すること



航海士の転落前の状態(再現)

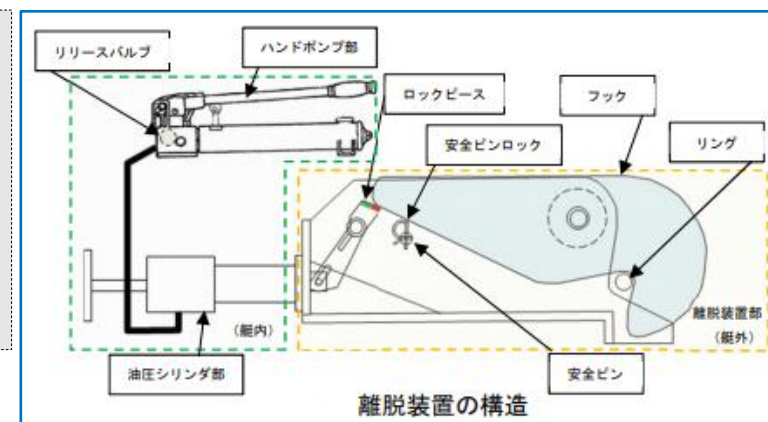


航海士の転落状況(イメージ)

【発生日時】
令和元年11月16日
11時20分ごろ

【発生場所】
和歌山下津港

【死傷者】
死亡1人
【損傷等】
なし



離脱装置の構造