

運輸安全委員会は、令和4年2月17日(木)、72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1、重大・軽微以外39、軽微21 計61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22、死傷等14、乗揚13、転覆4、衝突(単)4、浸水2、火災1、施設等損傷1	運航不能9(機関故障6、絡網1、燃料供給不能1、バッテリー過放電1)、運航阻害1、座洲1
関係船舶(隻)	漁船29、プレジャーボート21、遊漁船10、貨物船9、タンカー5、公用船4、引船・押船3、水上オートバイ3、非自航船2、作業船1 計87隻	プレジャーボート6、漁船2、旅客船1、貨物船1、その他1 計11隻
死傷者等(人)	死亡11、行方不明1、重傷5、軽傷16、程度不詳の負傷8 計41人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び横浜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 茨城県鹿島港で貨物船と遊漁船とが衝突し、多数の死傷者が発生した事例

鹿島港で、貨物船が錨地に向けて南南西進中、遊漁船が釣り場に向けて北進中、両船が衝突して多数の死傷者が発生した

② 静岡県清水港で着岸操船中のコンテナ船が岸壁に衝突した事例

清水港で、突風が予想される状況下、水先人が水先業務に当たって着岸操船中、岸壁に衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 貨物船A(498トン) 遊漁船B(4.95トン) 衝突

(鹿島港で、錨地に向け南南西進中の貨物船と釣り場に向け北進中の遊漁船とが衝突し、多数死傷者が発生した)

【事故概要】 鹿島港において、貨物船A(498トン、5人乗組、空倉)は、北海浜前面海域の錨地に向けて南南西進中、遊漁船B(4.95トン、2人乗組、釣り客10人乗船)は、釣り場に向けて北進中、両船が衝突し、B船の1人が死亡し、8人が負傷した

《原因・背景等》 夜間、鹿島港口付近において、A船が錨地に向けて南南西進中、B船が釣り場に向けて北進中、

◎A船: 船長Aが、B船がA船を避けると思い、同じ針路及び速力で航行を続け、

◎B船: 船長Bが、A船が鹿島水路に向けて南下してB船の右舷方を通過すると思い、針路目標としていた鹿島港第2号灯浮標(2号ブイ)付近に向かう針路とすることに意識を向けて航行を続けたため、両船が衝突した

船長A: 港則法では特定港において小型船がそれ以外の船舶の進路を避けるという認識から、小型船が自船の進路を避けてくれると思っていた

船長B: これまで鹿島港北海浜前面海域に向かう貨物船をあまり見たことがなかったこと、及び自船が鹿島水路の右側(東側)に位置していることを確認しておらず、同水路の左側(西側)に位置していると認識していたことから、A船がB船の右舷側を通過すると思った

追尾した僚船がレーダーレンジの範囲外となり、操船訓練時に教えられた針路目標の2号ブイ付近へ進路を向けることに意識を向け、A船の接近及び探照灯に気付かなかった

遊漁船の船長としての及び夜間航行の経験が少ない中、不安及び焦りを感じ、気持ちに余裕のない状態で操船していたことが、A船の接近に気付かなかったことに関与した

《再発防止策》 A船の船舶所有者、運航会社、B船の運航者、茨城県農林水産部漁政課によって講じられた措置については、事故調査報告書参照

- (1) 船長等は、衝突回避の措置を他船に委ねることなく、他船の動向を適切に判断し、自船位置を把握し、接近する船舶の行き先を思い込みで判断せず、目視及びレーダーによる継続的な監視を行い、**衝突を回避する操船**を行うこと
- (2) 遊漁船の運航者は、**船長の習熟度**等を確認し、習熟度、経験等に応じたフォローアップを実施し、安全運航に努めること
- (3) 鹿島港の小型船舶は、**入出航船舶情報**、**AIS搭載船の位置情報**をアプリで入手し、**僚船間で共有**すること
- (4) 釣り客は、個人所有の救命胴衣を着用する場合、**安全基準適合品**を選び、日頃から**保守・点検**を行うこと
- (5) 遊漁船の乗組員等は、衝突を回避できない場合にも、衝撃に備えるなど、釣り客に対し、可能な限り船内マイクなどを使用して注意喚起を行うこと

【発生日時】

令和2年11月28日
05時22分ごろ

【発生場所】

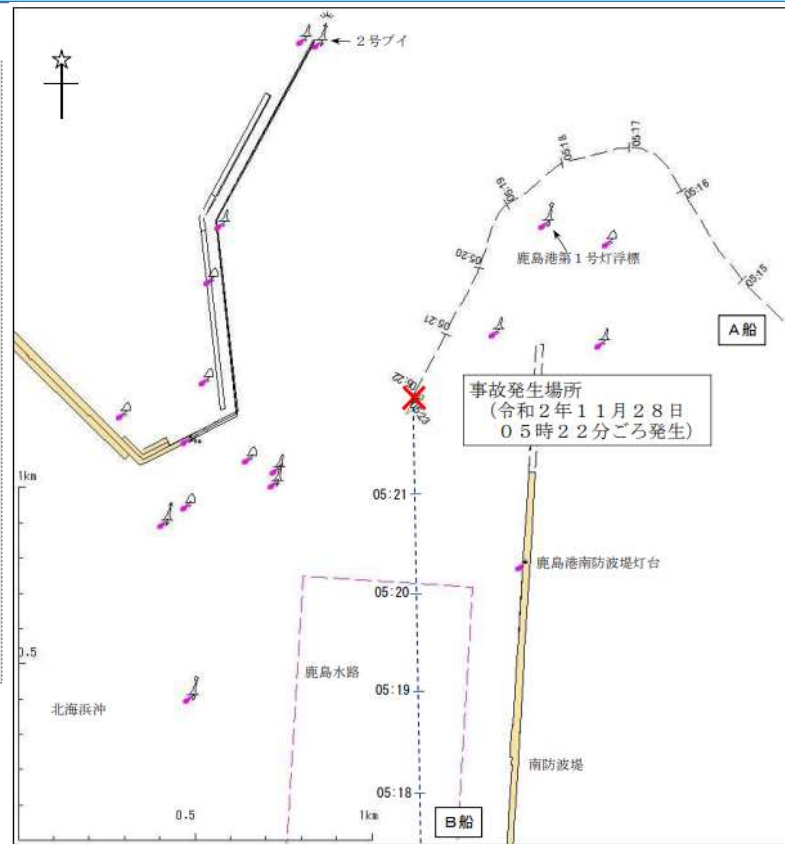
茨城県鹿島港

【死傷者】

A船: なし
B船: 死亡1人(釣り客)
負傷8人
(船長、釣り客7)

【損傷等】

A船: 球状船首先端部に擦過傷
B船: 操舵室が損壊し、右舷中央部に破口等



《関連情報》

船長A: B船の灯火に意識を向けており、探照灯で注意を喚起した
船長B: 遊漁船の船長としては、本事故当日が2回目の出港であり、B船を、数回操船したことはあったものの、遊漁船の船長として操船するのは初めてであった

* 本調査報告書は、R4.2.17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 コンテナ船A(17,211ト) 衝突(岸壁)

(清水港で、突風が予想される状況下、水先人が水先業務に当たって着岸操船中、岸壁に衝突した)

【事故概要】 清水港において、コンテナ船A(17,211ト、パナマ共和国籍、20人乗組、水先人乗船、コンテナ約6,827ト積載)は、着岸操船中、南南西の風が突風となって圧流され、左舷船尾部が岸壁に衝突した

【発生日時】 令和3年3月21日 12時32分ごろ

【発生場所】 静岡県静岡市清水港

【死傷者等】 なし

【損傷等】 A船: 左舷船尾部外板に凹損及び擦過傷

岸壁: フェンダー設置部のコンクリート部に亀裂及び損壊、フェンダーに亀裂

《原因等》 A船が、清水港において、強風及び波浪注意報が発表され、平均風速12~13m/sの南西風が吹き、約18m/sの突風が予想される状況下、右舷船尾方からの追い風を受けて北進しながら岸壁に向かって着岸作業中、

◎ 水先人: **着岸作業を続けたため**、船尾部が左舷側に圧流され、岸壁に衝突した

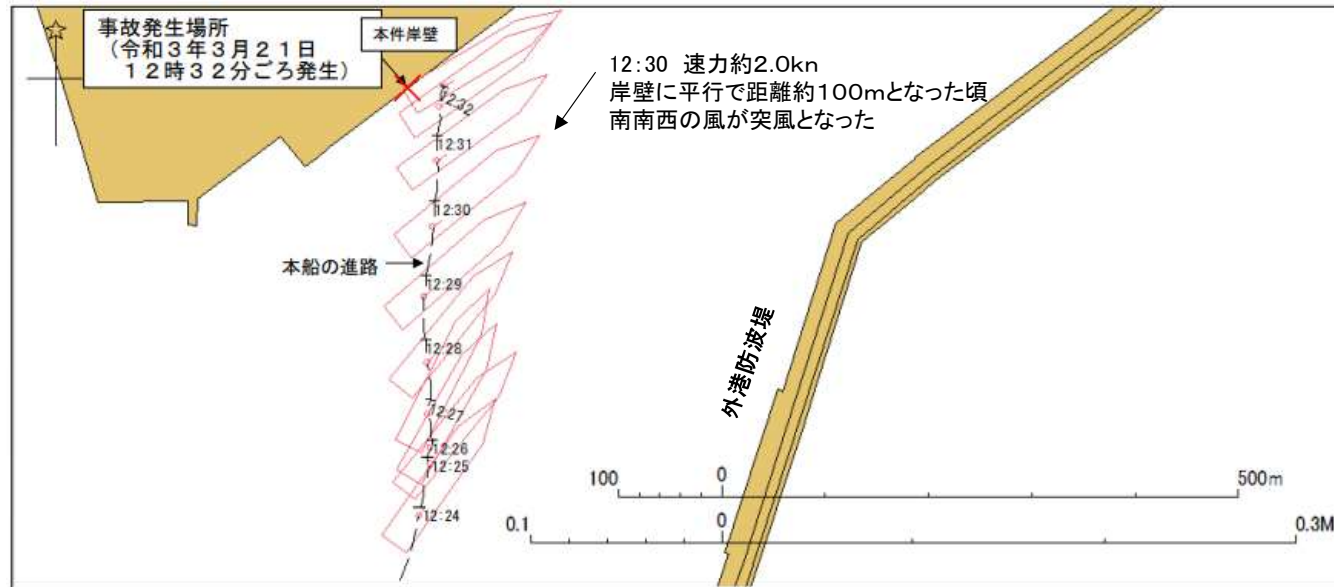
水先人: 南南西の強風により岸壁に圧流されることを考慮し、タグボート2隻を使用していたものの、岸壁が100mとなるまで**南南西の風が突風となるのを予測していなかった**

《再発防止策》

水先人は、強風及び波浪注意報が発表されている状況において、コンテナ船の着岸操船を行う場合

- ・ 風が収まるまで**着岸を見合わせる**、又は、
- ・ 操船シミュレータ等による**突風が吹くことを前提**とした気象条件での操船を想定し、船体構造等によって風圧面積が大きい船尾部が風下へ圧流されることを考慮して**状況に対応できるタグボートを適切に配置**し、バウスラストを併用して風下への圧流を抑えること

* 本調査報告書は、R4.2.17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。



《関連情報》

- (1) 清水港における3月21日12時の気象予想値 平均風速:12m/s 最大瞬間風速:18m/s 風向:南西
- (2) 風に対するA船の特性
 - ・ 船尾船橋型のコンテナ船で、船尾部にもコンテナを積載しており、船尾部に風を受ける風圧面積が大きく、船尾の方が流される傾向がある
 - ・ 転心位置が船体中央より少し船首側にあるので、前進行きあしがあると、船尾部が転心位置を中心に風下に大きく振られる傾向がある