

運輸安全委員会は、平成31年4月25日(木)、

船舶事故調査報告書44件、及び軽微事案の船舶事故等調査報告書34件(事故29件、インシデント5件)を、ホームページで公表しました。

事故44件の内訳は、(乗組員、遊泳者、潜水者等の)死傷17件、船舶間の衝突9件、(防波堤等への)衝突6件、転覆4件、乗揚4件、火災2件、沈没及び浸水各1件です。

このうち、重大事案件(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。

[貨物船の防波堤への衝突事故]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-4-1_2018tk0021.pdf

[油タンカーの関西国際空港連絡橋への衝突事故]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-4-2_2018tk0013.pdf

また、軽微事案34件のうち、事故29件の内訳は、乗揚10件、船舶間の衝突7件、(乗組員等の)負傷4件、火災3件、養殖施設損傷2件、火災2件及び灯標への衝突1件であり、インシデント5件は、いずれも運航不能(機関故障3件、燃料供給不能1件、舵故障1件)です。

【事故概要】 A船(9,378トン)は、水島港港内において東南東進中、操縦不能となって水島港西1号防波堤に衝突し、防波堤上部工の崩壊等を生じた。
【発生日時】 平成30年11月8日 02時25分ごろ
【発生場所】 岡山県倉敷市水島港
【死傷者】 なし

〈原因〉 本事故は、港内において東南東進中、主発電機原動機が停止してブラックアウトが発生したため、操舵装置が停止するとともに主機の減速機の前進後進クラッチが離脱して操縦不能となり、前進行きあしが残った状態で防波堤に衝突した。

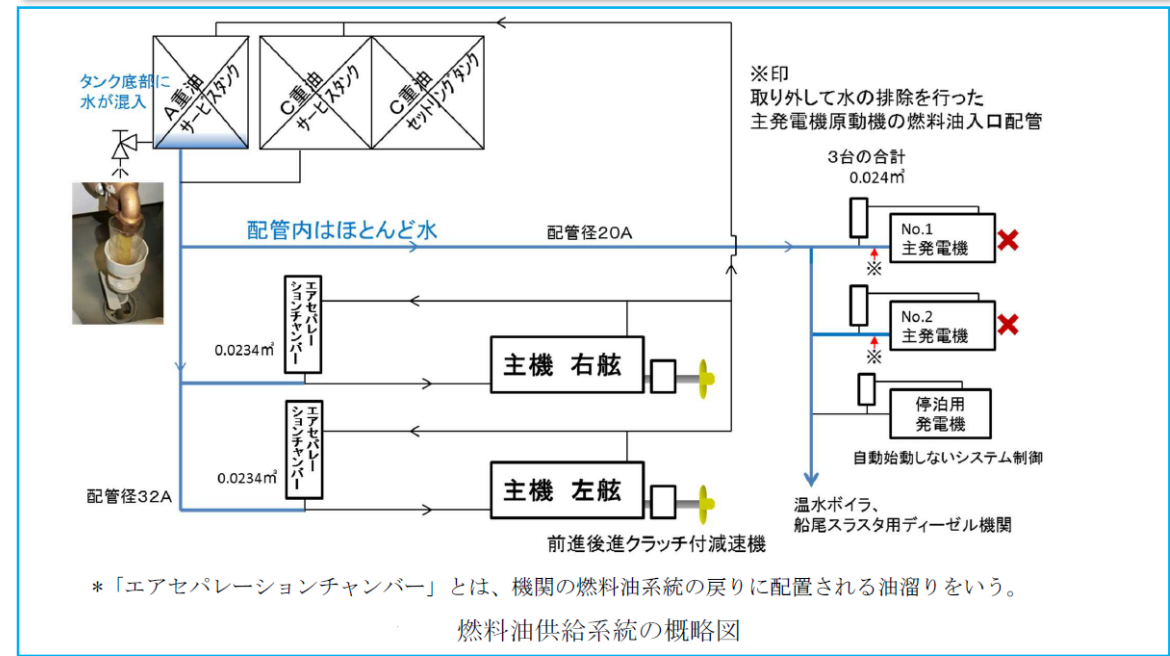
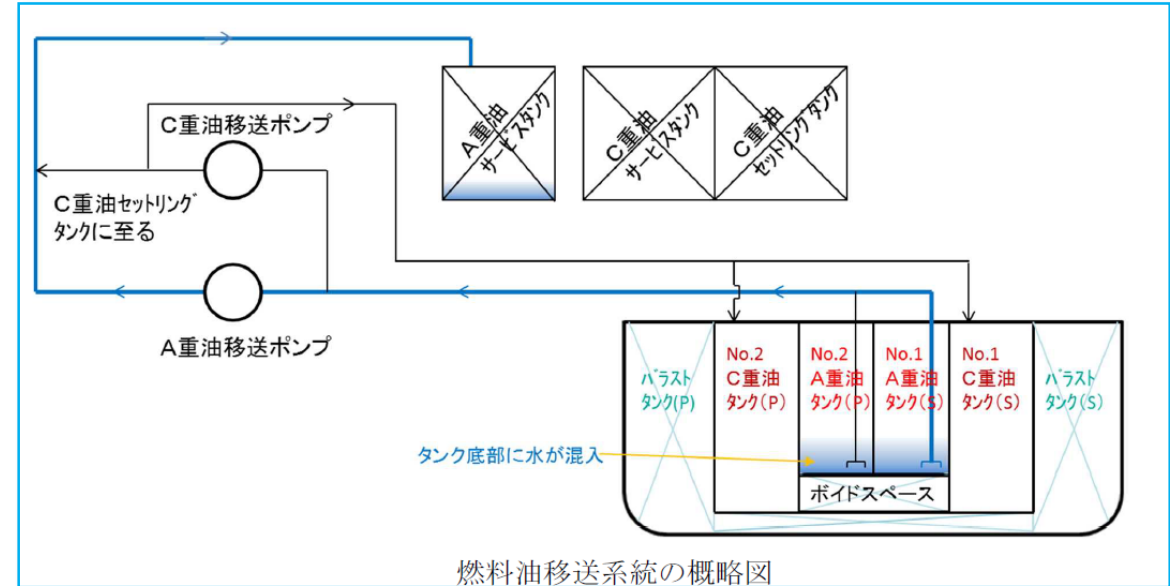
〈背景要因等〉

主発電機原動機が停止してブラックアウトが発生したのは、
発航前点検においてA重油サービスタンクのドレン弁でドレン排出作業を行ってドレンの状態を確認せず、水が混入した同タンクの燃料油を使用したことから、同原動機のシリンダ内で燃焼不良又は失火を起こしたことによる。

〈再発防止策〉

- (1) 船舶運航会社は、管理船舶に対し、適宜に燃料油サービスタンクのドレン排出作業を行ってその状態を確認させること、補油時において燃料油のサンプル採取を行わせ、その状態を確認させること、ブラックアウト発生時における非常操舵、緊急投錨等の応急措置を確認し、船内電源喪失時の体制を構築させることについて指導を行うこと。
- (2) 同種の事故等の再発防止、被害の軽減に役立つ事項として、港内等航行中の投錨準備、燃料油システムの日常的な点検、ブラックアウト発生を想定した対応のマニュアル又は手順の作成・訓練が考えられる。
なお、船舶所有者、船舶運航会社は、それぞれ対策・措置を講じた。

* 燃料油に混入した水の浸入経路については明らかにすることができなかった。



【事故概要】 A船(2,591トン)は、海上台風警報が発表されている状況下、台風避泊のため泉州港の南東方沖合に錨泊中、走錨して北方に圧流され、関西国際空港連絡橋に衝突し、右舷船首部の甲板等に圧壊を、連絡橋の道路桁橋梁部、鉄道桁、ガス管等に損傷を生じた。

【発生日時】 平成30年9月4日 13時40分ごろ

【発生場所】 大阪府泉州港内関西国際空港連絡橋

【死傷者】 なし

〈原因〉 本事故は、A船が、連絡橋の南方約1海里に単錨泊を続け、強風及び波浪により走錨し、一旦、主機の使用により圧流が止まったとしてジョイスティックをホバー(前進推力がない)の位置にし続けたため、距離的な余裕がない状況で再び圧流され、連絡橋に衝突した。

〈背景要因等〉 ①連絡橋まで約1海里のところに錨泊したのは、船長が、台風の左半円に入ると思っていたこと、台風の速力が速く、強風は長時間続かないと思っていたこと、周囲を陸岸に囲まれ、底質泥で錨かきが良く、他船も台風避泊時に錨泊していたこと、次の積み荷役が阪神港堺泉北区の予定であったこと、海上保安庁の「走錨海難を防止しよう」と題されたリーフレットの存在を知らず、関空島から3海里以内の海域を避けて錨泊することを認識していなかったことによる。

②単錨泊を続けたのは、双錨泊の場合、風向変化の際、錨鎖が絡み係駐力が減少すると考えていたこと、及び主機を使用して台風に対応した経験があったことによる。③ジョイスティックをホバーの位置としたのは、GPSの対地速力が0となり、走錨が止まったと思ったこと、及びジョイスティックを前進の位置にするとA船が前進すると思ったことによる。④再び圧流されたのは、前進推力がなくなっていた状況下、高潮による水深の増加で錨鎖が海底を離れて係駐力が減少し、船体への風圧及び波漂流力が増大したことによる。⑤船舶所有者、運航者が、船長に対して荒天錨泊についての確認しなかったこと、台風と錨地に関する情報を提供しなかったこと、安全運航についての協議を行っていないことは、本件発生に関与した可能性がある。

〈再発防止策〉 (1) 船長: 双錨泊を基本、十分な係駐力の確保、主機の準備及び風向、風力の変化に応じた継続的な主機の使用、風下の重要施設の存在、他船との距離を考慮した適切な錨地の選定、事前及び台風通過時の最新の気象・海象情報の入手と正確な予測、それによる海域の安全性の確認と必要な対応 (2) 船長、船舶所有者、運航者の協議による避難場所の選択、台風避泊についての研修機会の確保 (3) 関係省庁による、荒天時の走錨等による事故防止に資する情報等について、講習等を実施して、事業者に対して啓蒙すること、海上保安庁による情報、対策の周知徹底 等

