

第5章 船舶事故等調査活動

1 調査対象となる船舶事故・船舶インシデント

<調査対象となる船舶事故>

◎運輸安全委員会設置法第2条第5項(船舶事故の定義)

「船舶事故」とは、次に掲げるものをいう。

- 1 船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷
- 2 船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷

<調査対象となる船舶インシデント>

◎運輸安全委員会設置法第2条第6項第2号(船舶事故の兆候の定義)

船舶事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令(委員会設置法施行規則)で定める事態

◎運輸安全委員会設置法施行規則第3条

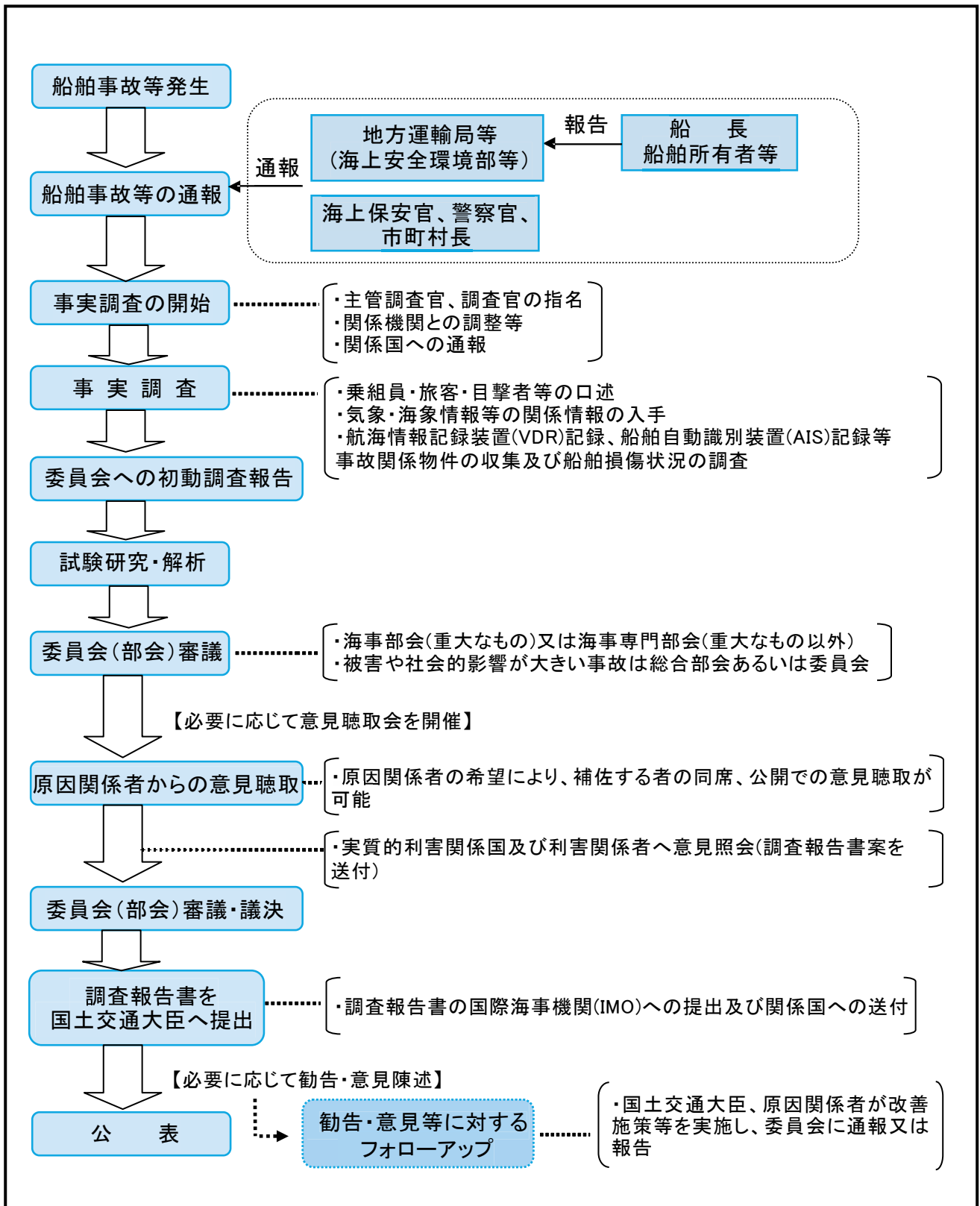
(設置法第2条第6項第2号の国土交通省令で定める事態)

- 1 次に掲げる事由により、船舶が運航不能となった事態
 - イ 航行に必要な設備の故障
 - ロ 船体の傾斜
 - ハ 機関の運転に必要な燃料又は清水の不足
- 2 船舶が乗り揚げたもののその船体に損傷を生じなかった事態
- 3 前2号に掲げるもののほか、船舶の安全又は運航が阻害された事態

<船舶事故等種類>

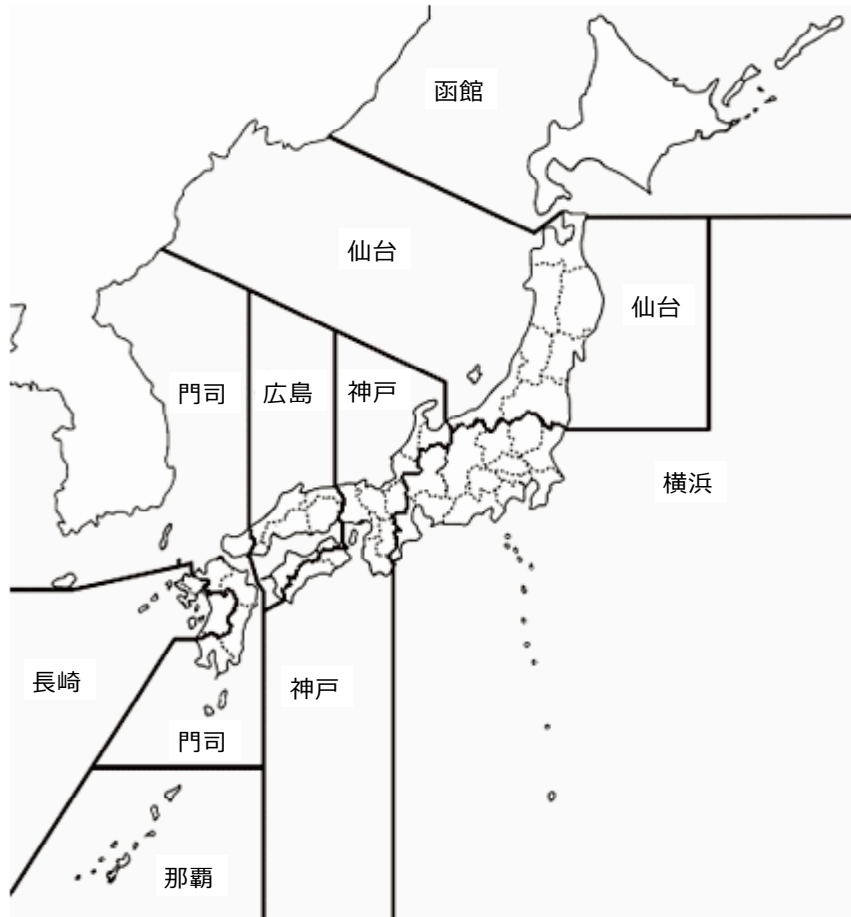
	調査対象となる船舶事故等	船舶事故等の種類
船舶事故	船舶の運用に関連した船舶又は船舶以外の施設の損傷	衝突、乗揚、沈没、浸水、転覆、火災、爆発、行方不明、施設損傷
	船舶の構造、設備又は運用に関連した人の死傷	死亡、死傷、行方不明、負傷
船舶インシデント	航行に必要な設備の故障	運航不能(機関故障、推進器故障、舵故障)
	船体の傾斜	運航不能(船体異常傾斜)
	機関の運転に必要な燃料又は清水の不足	運航不能(燃料不足、清水不足)
	船舶が乗り揚げたもののその船体に損傷を生じなかった事態	座洲
	船舶の安全又は運航が阻害された事態	安全阻害、運航阻害

2 船舶事故等調査の流れ



3 船舶事故等の管轄区域図

船舶事故等の調査を行うため、地方事故調査官等を地方事務所(8か所)に配置しています。船舶事故等調査の対象となる水域は、我が国の河川や湖沼を含む世界の水域であり、地方事務所の管轄区域は次のとおりとなっています。なお、船舶事故等のうち重大なものについては、東京の事務局の船舶事故調査官が所掌しています。



管轄区域図

4 事故等区分による調査担当組織、部会等

船舶事故等のうち、重大なものは東京の船舶事故調査官が調査を担当し、主に海事部会で審議が行われますが、特に重大な事故については総合部会で、また非常に重大な事故については委員会で審議等が行われます。

重大なもの以外の船舶事故等は、8か所に配置された地方事務所の地方事故調査官が調査を担当し、海事専門部会で審議が行われます。

(委員会及び各部会の審議事項については、資料編2ページをご覧ください。)

<p>船舶事故等のうち 重大なもの</p>	<p>調査担当組織 : 船舶事故調査官 【東京の事務局】 審議・議決部会 : 海事部会</p>
<p>船舶事故等のうち重大なものの定義</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旅客のうちに、死亡者若しくは行方不明者又は2人以上の重傷者が発生 ・5人以上の死亡者又は行方不明者が発生 ・国際航海に従事する船舶に係る事故であって、当該船舶が全損又は死亡者若しくは行方不明者が発生 ・油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの ・船舶事故等又は事故に伴い発生した被害について先例がないもの ・特に重大な社会的影響を及ぼしたもの ・その原因を明らかにすることが著しく困難なもの ・船舶事故等の防止及び事故の被害の軽減のための重要な教訓が得られるもの 	
<p>船舶事故等のうち 重大なもの以外</p>	<p>調査担当組織 : 地方事故調査官 【管轄地方事務所】 審議・議決部会 : 海事専門部会</p>

5 船舶事故等調査の状況

(平成31年2月末現在)

平成30年において取り扱った船舶事故等調査の状況は、次のとおりです。

船舶事故は、平成29年から調査を継続したものが531件、平成30年に新たに調査対象となったものが828件あり、このうち、調査報告書の公表を757件行い、596件が平成31年へ調査を継続しました。

また、船舶インシデントは、平成29年から調査を継続したものが91件、平成30年に新たに調査対象となったものが130件あり、このうち、調査報告書の公表を131件行い、90件が平成31年へ調査を継続しました。

平成30年における船舶事故等調査取扱件数

(件)

区 別	29年から 継続	30年に 調査対象 となった 件 数	非該当 件数等	東京 への 移行	計	公表した 調査 報告書	(勧告)	(安全 勧告)	(意見)	31年へ 継続	(経過 報告)
船舶事故	531	828	△6	0	1,353	757	(1)	(1)	(2)	596	(1)
東 京 (重大なもの)	13	19	△1	2	33	12	(1)	(1)	(2)	21	(1)
地 方 (重大なもの以外)	518	809	△5	△2	1,320	745				575	
船舶 インシデント	91	130	0	0	221	131	(0)	(0)	(0)	90	(0)
東 京 (重大なもの)	1	1	0	1	3	2				1	
地 方 (重大なもの以外)	90	129	0	△1	218	129				89	
合 計	622	958	△6	0	1,574	888	(1)	(1)	(2)	686	(1)

(注) 1. 「30年に調査対象となった件数」は、平成29年以前に発生し、平成30年に運輸安全委員会に通知されて調査対象となったもの等を含む。

2. 「非該当件数等」は、調査等の結果、設置法第2条にいう事故等に該当しないとされた件数などである。

3. 「東京への移行」は、調査等の結果、重大なものとして、地方管轄から東京管轄に変更となった件数である。

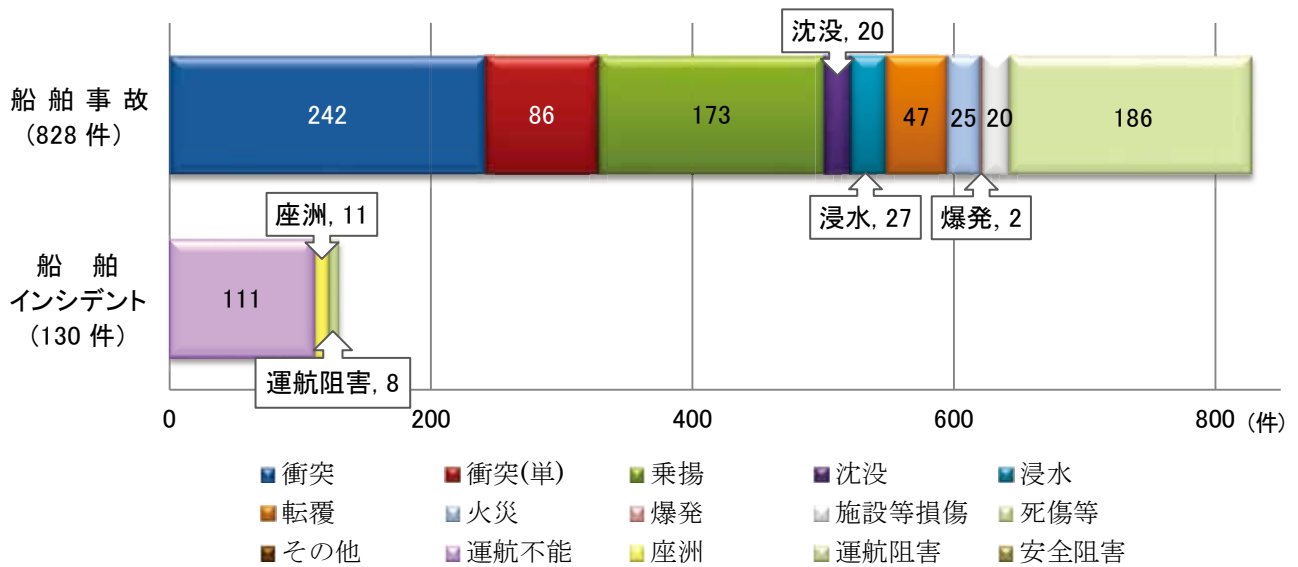
6 調査対象となった船舶事故等の状況

(平成31年2月末現在)

(1) 事故等種類

平成30年に調査対象となった船舶事故等958件を事故等種類別にみると、船舶事故では、衝突242件、死傷等(他の事故種類に関連しないもの)186件、乗揚173件、衝突(単)86件などになっており、船舶インシデントでは、運航不能111件、座洲11件、運航阻害8件となっています。また、衝突(単)の対象物は、岸壁23件、防波堤21件、消波ブロック9件などとなっています。

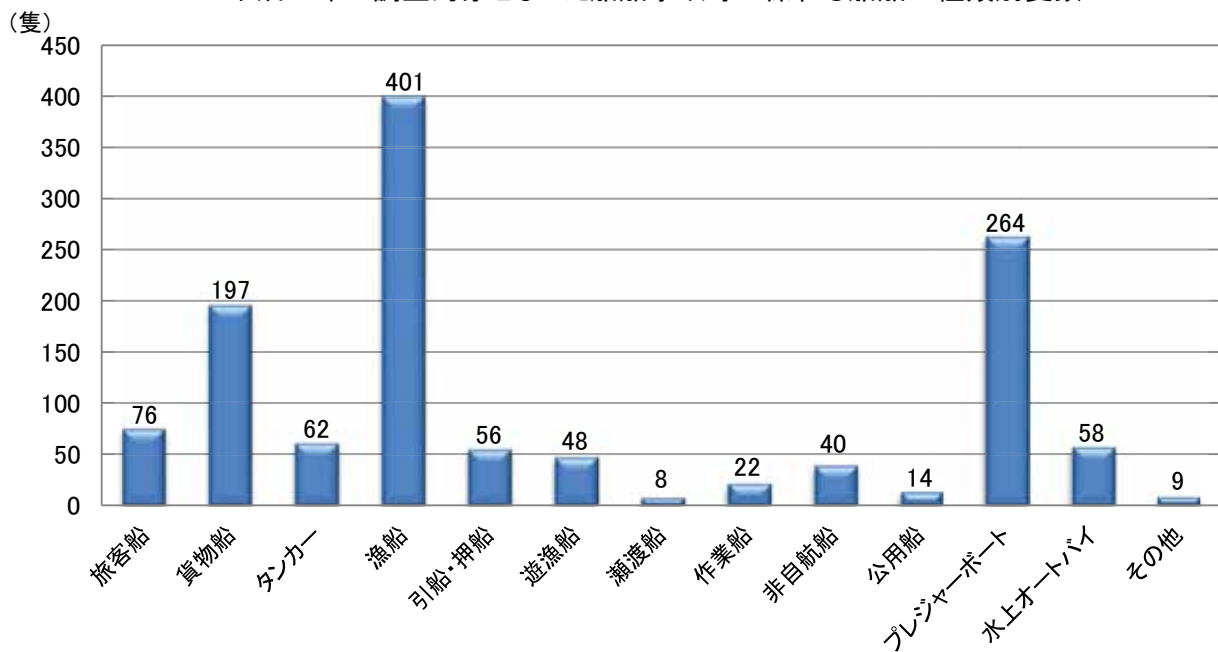
平成30年に調査対象となった船舶事故等種類別件数



(2) 船舶の種類

船舶事故等に係わった船舶は1,255隻あり、船舶の種類別にみると、漁船401隻、プレジャーボート264隻、貨物船197隻、旅客船76隻、タンカー62隻などとなっています。

平成30年に調査対象となった船舶事故等に係わる船舶の種類別隻数



また、船舶事故等に係わった外国籍船舶の隻数は71隻で、事故等種類別をみると、衝突47隻、衝突(単)9隻、乗揚6隻などとなっています。船舶の国籍等をみると、韓国21隻、パナマ20隻、ベリーズ7隻、シエラレオネ5隻などとなっています。

船舶の国籍等の状況

(隻)

韓国	21	シエラレオネ	5	シンガポール	2
パナマ	20	香港	4	中国	2
ベリーズ	7	マーシャル諸島	3	その他	7

(3) 死亡、行方不明及び負傷者

死亡、行方不明及び負傷者は、計451人であり、その内訳は、死亡が83人、行方不明が11人、負傷が357人となっています。船舶の種類別では、漁船138人、プレジャーボート108人などとなり、事故等種類別では、死傷等210人、衝突126人、衝突(単)58人、乗揚22人、転覆21人などとなっています。

また、死亡及び行方不明者は、漁船54人、プレジャーボート21人などとなり、漁船での死亡・行方不明が多く発生しています。

死亡、行方不明及び負傷者の状況(船舶事故)

(人)

平成30年										
区分	死亡			行方不明			負傷			合計
	船員	旅客	その他	船員	旅客	その他	船員	旅客	その他	
旅客船	0	0	1	0	0	0	6	42	4	53
貨物船	2	0	0	0	0	0	8	0	7	17
タンカー	1	0	1	0	0	0	5	0	0	7
漁船	45	0	0	9	0	0	81	0	3	138
引船・押船	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6
遊漁船	0	1	0	0	0	0	6	21	1	29
瀬渡船	0	0	0	0	0	0	2	16	0	18
作業船	2	0	0	0	0	0	1	0	2	5
非自航船	0	0	2	0	0	0	0	0	5	7
公用船	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
プレジャーボート	8	0	11	1	0	1	33	1	53	108
水上オートバイ	3	0	4	0	0	0	12	2	37	58
その他	1	0	0	0	0	0	1	0	2	4
合計	63	1	19	10	0	1	161	82	114	451
	83			11			357			

※ 上記統計は、調査中の案件も含まれていることから、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。

7 平成30年に発生した重大な船舶事故等の概要

平成30年に発生した重大な船舶事故等の概要は次のとおりです。なお、概要は調査開始時のものであることから、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。

(船舶事故)

1	発生日月・発生場所	事故名
	H30. 3. 18 兵庫県明石市江井ヶ島港沖約6km付近（カンタマ南灯浮標）	旅客フェリーフェリーふくおかII 衝突（灯浮標）
	概要	本船は、船内において発生した急病人の急患搬送作業中、船尾がカンタマ南灯浮標に接触した。
2	発生日月・発生場所	事故名
	H30. 3. 24 高知県土佐清水市足摺岬南南西方沖	貨物船GENIUS STAR VIII（A船、パナマ） 貨物船第十一徳豊丸（B船） 衝突
	概要	A船は、船長及び航海士ほか16人が乗り組み、高知県土佐清水市足摺岬南南西方沖で漂泊中、また、B船は、船長ほか4人が乗り組み、京浜港東京区に向けて東北東進中、足摺岬南南西方沖でB船がA船に衝突した。 A船は、左舷後部船側外板に破口等を生じ、また、B船は、船首部に圧壊を生じた。 両船共に死傷者はいなかった。
3	発生日月・発生場所	事故名
	H30. 4. 2 京浜港東京第3区10号地その1多目的ふ頭M-P	練習船日本丸 実習生死亡
	概要	本船は、船長、航海士1人及び甲板長ほか49人が乗り組み、実習生105人を乗せ、京浜港東京第3区10号地その1多目的ふ頭M-Pに係留中、フォアマストで登橋訓練を行っていた実習生1人が、船楼甲板上に落下して死亡した。
4	発生日月・発生場所	事故名
	H30. 4. 5 新潟県新潟港西区	旅客フェリーゆうかり 乗組員負傷
	概要	本船は、船長ほか31人が乗り組み、新潟県新潟市新潟港西区山の下ふ頭南側岸壁で車両の積み込み作業中、車両甲板において、作業指揮に当たっていた二等航海士が、後進するトレーラー（ヘッド（シャーシをけん引する車両）とシャーシが連結された状態のもの）の右後輪に両足をひかれて両下腿コンパートメント症候群等の重傷を負った。
5	発生日月・発生場所	事故名
	H30. 4. 8 大分県国東市国東港東方沖	ケミカルタンカーGOLDEN SUNNY HANA（韓国） 爆発
	概要	本船は、船長ほか14人が乗り組み、貨物油タンクの洗浄作業を行いながら、大分県国東港南東方沖を南東進中、貨物油タンクで爆発が発生した。 本船は、甲板員2人が負傷し、貨物油タンクの破口等を生じた。
6	発生日月・発生場所	事故名
	H30. 5. 4 兵庫県神戸市六甲アイランド沖	コンテナ船NYK VENUS（A船） コンテナ船SITC OSAKA（B船） 衝突
	概要	A船及びB船は、六甲アイランド沖で衝突した。
7	発生日月・発生場所	事故名
	H30. 5. 8 鹿児島県甬島西方沖	漁船第八十七昭徳丸 沈没
	概要	本船は、漁獲物を積み込み、鹿児島県甬島西方沖を長崎県三重式見港に向けて航行中、右舷船首より波を受けて船体が傾き、沈没した。 乗組員は、全員救命筏で退船し、僚船により救助された。

8	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.6.20 宮城県金華山東南東方沖約460海里	漁船第六十八廣漁丸 浸水
概要	本船は、宮城県金華山東南東方沖約460海里の海上において、浸水して船体が左舷側に傾斜した。 本船の乗組員は、18人全員が僚船により救助された。	
9	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.7.26 広島県呉市音戸ノ瀬戸南側海域	フェリー石手川（A船） 貨物船第十大栄丸（B船） 衝突
概要	A船は、愛媛県松山市松山港に向けて航行中、また、B船は、呉港に向けて航行中、音戸ノ瀬戸において、両船が衝突した。	
10	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.7.28 鹿児島県鹿児島市桜島横山町桜島フェリー乗り場岸壁	フェリー第十八櫻島丸 衝突（岸壁）
概要	本船は、桜島フェリー乗り場岸壁に衝突した。	
11	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.8.5 兵庫県淡路市北淡室津ビーチ西方沖	水上オートバイSJK（A船）被引浮体 水上オートバイ8号（B船） 衝突
概要	A船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、搭乗者7人を乗せた8人乗りのバナナボートと称する浮体をえい航して遊走中、また、B船は、船長が1人で乗り組み、遊走中、兵庫県淡路市北淡室津ビーチ西方沖でB船とA船がえい航する浮体が衝突した。 浮体は、搭乗者のうち1人が死亡し、1人が重傷を3人が軽傷をそれぞれ負い、右側後部に擦過痕を生じ、また、B船は、船長が軽傷を負い、右舷後部のガンネル部分に亀裂等を生じた。	
12	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.8.17 三重県四日市市四日市港霞ヶ浦南ふ頭26号岸壁	コンテナ船OOCL NAGOYA 衝突（岸壁）
概要	本船は、船長ほか23人が乗り組み、水先人1人を乗せ、四日市港霞ヶ浦南ふ頭26号岸壁において、着岸作業中、船首部が岸壁及び岸壁のガントリークレーンに衝突した。	
13	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.9.2 滋賀県長浜市二本松水泳場東方沖（琵琶湖北部）	水上オートバイRXT-X260RS 同乗者負傷
概要	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を後部座席に乗せて帰航中、後部座席の後ろ側に座っていた同乗者が船尾方に落水し、船尾部のジェットノズルから放出されていた噴流を下半身開口部に受け、直腸損傷等の重傷を負った。	
14	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.9.4 大阪府泉州港内関西国際空港連絡橋	油タンカー宝運丸 衝突（橋梁）
概要	本船は、台風第21号が接近し、大阪湾を含む瀬戸内海に海上台風警報が発表されている状況下、船長ほか10人が乗り組み、泉州港南東方沖において錨泊中に強風を受けて走錨し、圧流され、関西国際空港連絡橋（以下「本件連絡橋」という。）に衝突した。 本船は、右舷船首部の甲板及び居住区の圧壊等を生じ、本件連絡橋は、橋梁部に曲損、破口、擦過傷等を、鉄道桁に架線柱の倒壊、レールにゆがみ等を、ガス管等に破口等をそれぞれ生じた。乗組員に死傷者はいなかった。	
15	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.9.18 香川県直島町三菱直島ふ頭	貨物船ERIK 乗組員死亡

	概要	本船は、船長ほか14人が乗り組み、三菱直島ふ頭において係留中、乗組員4人が上甲板の貨物倉ハッチコーミング上部の清掃作業を行っていた際、甲板手1人が第2貨物倉のハッチコーミングから貨物倉底部に転落し、死亡した。
16	発生年月日・発生場所	事 故 名
	H30. 9. 29 関門航路	貨物船SM3 (A船) 油タンカー幸徳丸 (B船) 衝突
	概要	A船及びB船は、共に航行中、関門航路内において、両船が衝突した。
17	発生年月日・発生場所	事 故 名
	H30. 10. 1 神奈川県川崎市扇島	貨物船MARINA 衝突 (護岸)
	概要	本船は、台風避難の目的で大黒ふ頭沖の錨地において錨泊中、強風により走錨し、扇島の護岸に衝突した。
18	発生年月日・発生場所	事 故 名
	H30. 10. 4 福岡県宗像市大島北方沖	遊漁船生漁丸 釣り客死亡
	概要	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、宗像市神湊漁港に向けて帰航中、釣り客の1人が落水して死亡した。
19	発生年月日・発生場所	事 故 名
	H30. 10. 22 山口県柳井市及び周防大島町間の大島瀬戸に架かる大島大橋	貨物船ERNA OLDENDORFF 衝突 (橋梁)
	概要	本船は、船長ほか20人が乗り組み、広島県江田島市の私設バースに向けて大島瀬戸を東進中、大島大橋に衝突した。 本船は、4基のクレーンのうち3基に凹損等を、マストに曲損をそれぞれ生じたが、死傷者はいなかった。 大島大橋は、橋桁に亀裂、凹損等を生じ、橋桁に設置されていた検査通路が脱落するとともに送水管等が破断し、山口県周防大島町のほぼ全域において1か月を超える断水が生じた。
20	発生年月日・発生場所	事 故 名
	H30. 11. 8 岡山県倉敷市水島西1号防波堤	貨物船JFE ヴィーナス 衝突 (防波堤)
	概要	本船は、JFE高梁川製品岸壁 (水島港) を出港後、操船不能となり、水島西1号防波堤に衝突した。
21	発生年月日・発生場所	事 故 名
	H30. 12. 21 和歌山県和歌山市友ヶ島の北約6キロメートル沖合い	貨物船 CAPE VERDE (A船) 漁船宗良丸 (B船) 衝突
	概要	A船及びB船は、友ヶ島の北約6キロメートル沖合で衝突し、B船が転覆した。 B船の乗組員2人は、救助 (1人が心肺停止の状態) され、医療機関に搬送された。

(船舶インシデント)

1	発生年月日・発生場所	インシデント名
	H30. 6. 30 福岡県新宮町相島北方沖	油タンカー第二天正丸 運航不能 (燃料供給不能)
	概要	本船は、船長ほか7人が乗り組み、福岡県新宮町相島北方沖を東北東進中、発電機原動機が停止して船内電源を喪失し、主機を運転することができなくなり、運航不能となった。
2	発生年月日・発生場所	インシデント名
	H30. 7. 12 香川県高松市高松港	旅客フェリーこんびら2 運航不能 (電源喪失)

概要	<p>本船は、船長ほか11人が乗り組み、旅客46人を乗せ、車両49台を積載し、香川県高松市高松港港内において北進中、主配電盤の気中遮断器が作動して断となったブラックアウトを起こし、主機が停止して気中遮断器が再投入できず、運航不能となった。</p> <p>本船は、旅客及び乗組員に死傷者はおらず、船体に損傷はなかった。</p>
----	--

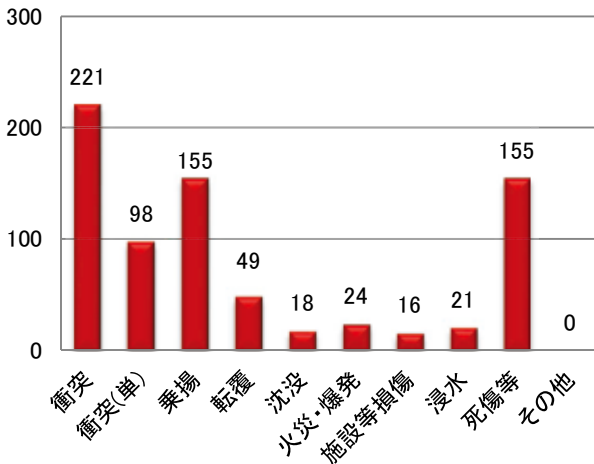
8 公表した船舶事故等調査報告書の状況

平成30年に公表した船舶事故等の調査報告書は888件であり、その内訳は、船舶事故757件(うち、重大な事故12件)、船舶インシデント131件(うち、重大なインシデント2件)となっています。

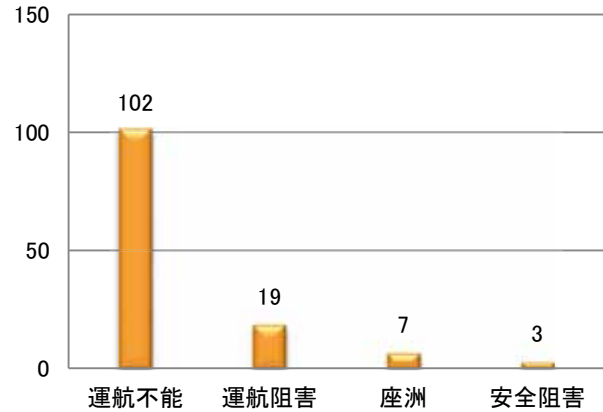
事故等種類別にみると、船舶事故では、衝突221件、乗揚155件、死傷等155件、衝突(単)98件などとなっており、船舶インシデントでは、運航不能102件(航行に必要な設備の故障101件、船体傾斜1件)、運航阻害19件、座洲7件、安全阻害3件となっています。

また、衝突(単)の対象物は、岸壁23件、防波堤21件、消波ブロック9件などとなっています。

平成30年に報告書を公表した船舶事故(757件)



平成30年に報告書を公表した船舶インシデント(131件)



また、船舶の種類別にみると、船舶事故等に係わった船舶は1,025隻あり、船舶事故では、漁船348隻、プレジャーボート226隻、貨物船155隻、旅客船52隻、タンカー52隻などとなっており、船舶インシデントでは、漁船50隻、プレジャーボート32隻、貨物船19隻、旅客船12隻などとなっています。

平成30年に報告書を公表した船舶事故等に係わる船舶の種類別隻数

(隻)

区分	旅客船	貨物船	タンカー	漁船	引船・押船	遊漁船	瀬渡船	作業船	非自航船	公用船	プレジャーボート	水上オートバイ	その他	計
船舶事故	52	155	52	348	42	39	3	23	31	7	226	43	4	1,025
船舶インシデント	12	19	8	50	3	1	0	1	2	2	32	0	3	133
計	64	174	60	398	45	40	3	24	33	9	258	43	7	1,158
構成比(%)	5.5	15.0	5.2	34.4	3.9	3.4	0.3	2.1	2.8	0.8	22.3	3.7	0.6	100.0

なお、平成30年に公表した重大な船舶事故等の調査報告書の概要は次のとおりです。

公表した重大な船舶事故の調査報告書(平成 30 年)

1	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	H30. 1. 25	H28. 8. 1 香川県丸亀市広島南方沖	旅客フェリーフェリーきたきゅうしゅうⅡ (A船) LPGタンカー第五鹿島丸 (B船) 衝突
	概要	<p>A船は、船長ほか26人が乗り組み、旅客566人を乗せ、車両等92台を積載し、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船は、船長ほか6人が乗り組み、液化プロピレン500tを積載し、愛媛県新居浜市新居浜港に向けて同航路を西航中、香川県丸亀市広島南方沖において、両船が衝突した。</p> <p>A船は、左舷船尾部外板に凹損及び擦過傷を生じ、また、B船は、左舷船橋ウイング及び左舷後部に凹損、曲損等を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。</p>	
	原因	<p>本事故は、夜間、広島南方沖の北航路において、A船が、先行する旅客フェリーつくし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、北航路に戻って態勢を立て直そうとして後退した際、A船の船長及び航海士が後続のB船に対する見張りを適切に行っていなかったため、B船の前路に向けて後退を続け、また、B船の航海士が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B船の前路に向けて後退していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の船長及び航海士が後続のB船に対する見張りを適切に行っていなかったのは、B船に対してA船の右舷方を通過してほしい旨を伝えた際、B船の航海士から了解した旨の返答を受け、B船がA船の右舷方を通過すると思ったことによるものと考えられる。</p> <p>B船の航海士が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ものと思っていたこと、A船から後退していることを伝えられなかったこと、及び主機を後進にかけていることを示す汽笛信号等がなかったことによるものと考えられる。</p> <p>A船がB船に後退していることを伝えなかったのは、A船の船長が航路内に戻って態勢を立て直すことに気をとられていたこと、及び航海士が動揺していて混乱した状態になっていたことによる可能性があると考えられる。</p> <p>なお、A船が北航路南側側線付近で船首を南方に向けて停止したのは、旅客フェリーつくしの十分な船間距離を保持しなかったことによるものと考えられる。</p>	
	報告書	http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-1-1_2016tk0010.pdf	
2	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	H30. 2. 22	H28. 12. 29 山口県下関市蓋井島北西岸付近	瀬渡船春日丸 釣り客死亡
	概要	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、山口県下関市蓋井島北西岸付近の岩場(三ノ鼻と称する岩場)で釣り客の収容作業中、岩場から同船の船首部に移乗しようとしていた釣り客1人が落水し、死亡した。</p>	

	原因	<p>本事故は、蓋井島北西岸付近において、本船が、三ノ鼻に船首端を押し着けて釣り客の収容作業中、釣り客が、三ノ鼻から本船に移乗しようと船首端のタイヤに左足を着けたところ、本船が左舷側から波高約3mを超える波を受けたため、船体が移動して釣り客がバランスを崩して移乗を始めた位置から低いくぼみにずり落ち、落水したことにより発生した可能性があると考えられる。</p> <p>本船が左舷側から波高約3mを超える波を受けたのは、船長が、三ノ鼻付近において風速及び波高共に帰航基準を超えた状況となっていたことに気付くことが遅れ、同基準を超えた状況下で釣り客の収容作業を行ったことによる可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、三ノ鼻付近において風速及び波高共に帰航基準を超えた状況となっていたことに気付くことが遅れたのは、蓋井島漁港に入港して待機し、岩場の巡回を行わなかったことによるものと考えられる。</p> <p>釣り客がバランスを崩して移乗を始めた位置から低いくぼみにずり落ち、落水に至ったことについては、釣り客が両手に荷物を持ち三ノ鼻から春日丸に移乗を始めたことが関与したものと考えられる。</p> <p>本船が、落水した釣り客を船上に引き揚げて救助することができなかったのは、次のことが関与した可能性があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 本船は、ふだんから、船長が1人で乗り組んでいたことから、釣り客の救助を補助する者がいなかったこと。 (2) 船長は、釣り客が落水後、三ノ鼻付近の浅瀬に近く、波高約3mを超える波がある状況であったことから、本船が浅瀬に乗り揚げないよう操船しながら、救助を並行して行う状況であったこと。 (3) 釣り客が落水後も両手に荷物を持っていたことから、船長が投げ入れた救命浮環を確実につかむことができなかったこと。 (4) 本船には、はしごがなかったことから、はしごを使用して釣り客の本船上への引揚げを補助することができなかったこと。 <p>釣り客が死亡したことについては、次のことが関与した可能性があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 釣り客は、気温約7℃で水温約16℃の冷水に落水した際、救命浮環から離れる状況が何度か続いたことから、体力の消耗及び体温の低下が進行したこと。 (2) 釣り客は、落水後、着用していたフローティングベストは十分な浮力を有し、顔が海面上に出て後傾の姿勢で浮遊していたものと考えられるが、波高約3mを超える波があり、浅瀬に近く打ち付けた返しの波が荒い状況で漂流していたことから、海水を誤嚥しやすい状況であったこと。 	
	報告書	http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-2-1_2017tk0001.pdf	
3	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	H30. 2. 22	H28. 6. 7 阪神港神戸区神戸中央航路	コンテナ船ESTELLE MAERSK (A船、デンマーク) コンテナ船JJ SKY (B船、香港) 衝突
	概要	<p>A船は、船長ほか27人が乗り組み、水先人の水先により阪神港神戸区の神戸中央航路南口に向けて北進中、B船は、船長ほか21人が乗り組み、神戸中央航路南口に向けて西北西進中、同航路南口付近において両船が衝突した。</p> <p>A船は、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、B船は、船橋左舷側のウイングの一部に圧壊を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。</p>	
原因	<p>本事故は、阪神港神戸区において、A船が神戸中央航路に向けて北進中、B船が神戸中央航路に向けて西北西進中、ほぼ同時に同航路に入航する状況下、A船の水先人が、A船の入航が優先されるものと思ひ、神戸中央航路南口に向けて北進を続け、また、B船の船長が、A船がB船の船尾方を航行するものと思ひ、神戸中央航路の西方にある着岸予定岸壁に向けて同航路を斜めに横切る態勢で増速したため、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の水先人が、A船の入航が優先されるものと思ひ、神戸中央航路南口に向けて北進を続けたのは、A船が400m級の大型船であり、管制により同航路への入航が優先されると思っていたこと、ポータルラジオを介して、阪神港大阪区から神戸中央航路に向かって航行していた別の船舶よりも先に入りたいとの入航順序の要望を伝え、同船舶が承諾し</p>		



	<p>てA船の後から入航する態勢となったこと、及びA船がポートラジオに通報した入航予定時刻に合わせて航行していたことによるものと考えられる。</p> <p>B船の船長が、A船がB船の船尾方を航行するものと思い、神戸中央航路の西方にある着岸予定岸壁に向けて同航路を斜めに横切る態勢で増速したのは、VHFで“Follow JJ SKY (B船)”という他船同士の交信を聴いたこと、B船の前方を航行する船舶との距離が約0.3Mであり、A船がB船とB船の前方を航行する船舶との間を通過するのは危険であると思ったこと、及びレーダーでA船を確認し、A船が針路を変えなければB船の船尾方を航行する態勢であると思ったことによるものと考えられる。</p> <p>A船及びB船が、ほぼ同時に神戸中央航路に入航する状況となった際、VHFを用いてコミュニケーションをとっていなかったことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>	
<p>報告書</p>	<p>http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-2-2_2016tk0008.pdf 「特集2 主な船舶事故調査報告書の概要（事例紹介）」の41ページを参照</p>	
<p>4</p>	<p>公表日</p>	<p>発生年月日・発生場所</p>
	<p>H30.2.22</p>	<p>H28.8.7 神奈川県川崎市東扇島南東方沖</p>
	<p>事 故 名</p>	
	<p>ケミカルタンカー-EASTERN PHOENIX (A船、パナマ) 油タンカー第八けいひん丸 (B船) 衝突</p>	
	<p>概要</p> <p>A船は、船長ほか14人が乗り組み、京浜港川崎区の川崎航路を出航して浦賀水道方面に向けて南南西進中、また、B船は、船長ほか2人が乗り組み、京浜港横浜区に向けて西南西進中、神奈川県川崎市東扇島南東方沖において、両船が衝突した。</p> <p>A船は、船首部外板の凹損等を生じ、B船は、左舷船首部の破口等を生じ、積荷の軽油が海上に流出した。</p> <p>両船共に死傷者はいなかった。</p>	
	<p>原因</p> <p>本事故は、東扇島南東方沖において、A船が南南西進中、B船が西南西進中、A船の船長が周囲の見張りを適切に行っておらず、また、B船が衝突を避けるための動作をとるのが遅れたため、共に衝突を避けようとして転舵するなどしたものの、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の船長が周囲の見張りを適切に行っていなかったのは、断続的にA船の三等航海士及び甲板手に対して位置通報等に関する指導を行っていたことによるものと考えられる。</p> <p>B船が衝突を避けるための動作をとるのが遅れたのは、B船の船長がA船と衝突のおそれがあると判断し、操舵をしているB船の一等航海士に避航を指示したものの、同航海士が自身の判断を優先し、針路及び速力を維持して航行を続けたことによるものと考えられる。</p> <p>B船の一等航海士が自身の判断を優先したのは、A船の方位がB船の船尾方に変化しているように見えたこと、ふだんから上下関係の意識が希薄であったことなどによる可能性があると考えられる。</p>	
<p>報告書</p>	<p>http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-2-3_2016tk0011.pdf</p>	







5	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	H30. 7. 26	H29. 5. 14 長崎県佐世保市黒島漁港	海上タクシーさくら 衝突（防波堤）
	概要	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、旅客11人を乗せ、長崎県佐世保市相浦港に向け、同市黒島漁港の棧橋を離棧して出航中、黒島漁港の沖防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、旅客2人が重傷を、旅客5人が軽傷を負い、船首部外板に破口を伴う凹損を生じた。</p>	
	原因	<p>本事故は、夜間、本船が黒島漁港を出航中、船長が、沖防波堤西端にある簡易標識灯を右舷方に見て沖防波堤を通過するよう、外防波堤先端の簡易標識赤灯から東方約10mの所で左転した際、レーダー及びGPSプロッターの画面を見ずに目視のみで見張りを行っていたため、沖防波堤の位置を確認できず、また、右舷船首方沖に見える漁火のいずれかを沖防波堤西端にある簡易標識灯と思い、船位を誤認し、沖防波堤西方を通過する針路をとっていると思い込んで航行し、本船が沖防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が、目視のみで見張りを行っていたのは、港内等の狭い水域ではレーダー及びGPSプロッターの画面を見ずに目視のみで見張りを行った方が他船の動静に素早く対応できると考えたことによるものと考えられる。</p>	
	報告書	http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-7-1_2017tk0008.pdf	
6	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	H30. 8. 30	H29. 8. 7 香川県三豊市詫間港外（港界外付近）	貨物船ASIAN BEAUTY（A船、パナマ） 液化ガスばら積船ゼウス（B船） 衝突
	概要	<p>A船は、船長ほか20人が乗り組み、香川県三豊市詫間港で単錨泊中に走錨したので揚錨後、再投錨したものの、効果を得られず、揚錨中に操船が困難となり、圧流されて同港付近に錨泊中のB船に衝突した。</p> <p>A船は、左舷前部外板の凹損等を生じ、また、B船は右舷船首部外板の凹損等を生じたが、両船共に死傷者はいなかった。</p>	
	原因	<p>本事故は、A船が、台風5号の接近により、四国北方沖を含む瀬戸内海に海上暴風警報が発表されている状況下、荷役待機のために詫間港で単錨泊中に走錨したので、A船の船長が、揚錨後、安全な海域へ避難せずに、再びA船の代理店に指示された三玉岩灯標から275° 1,500m付近の投錨地点付近に戻って再投錨したため、効果を得られず、揚錨中に操船が困難となり、圧流されてB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の船長が安全な海域へ避難せずに、再びA船の代理店に指示された三玉岩灯標から275° 1,500m付近の投錨地点付近に戻って再投錨したのは、A船の船長が、錨泊を続けることが荒天を回避する適切な手段ではないことを理解していなかったことによるものと考えられる。</p> <p>A船が走錨したのは、A船の船長が、台風5号の接近により荒天となる予報を入手していたものの、荒天時に必要な錨鎖の伸出量及び強風に対する手段を理解しておらず、単錨泊を続けたことによるものと考えられる。</p> <p>A船の操船が困難となったのは、周囲に他船が錨泊して混雑している海域で再投錨し、錨の効果を得られなかったので揚錨中に機関を極低速力前進から微速力前進に使用し、低負荷運転の状態としていたことにより、姿勢を制御できなかった可能性があるものと考えられる。</p>	
	報告書	http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-8-1_2018tk0006.pdf	



7	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	H30. 9. 27	H27. 7. 31 北海道苫小牧市苫小牧港南方沖	旅客フェリーさんふらわあ だいせつ 火災
	概要	<p>本船は、船長ほか22人が乗り組み、旅客71人を乗せ、車両等160台を積載し、北海道苫小牧市苫小牧港に向けて茨城県大洗町大洗港を出港し、苫小牧港南方沖を北進中、第2甲板で火災が発生した。</p> <p>本船は、乗組員が消火作業を行ったものの延焼し、船長が総員退船を命じ、来援した旅客フェリー等により、旅客全員及び二等航海士を除く乗組員が救助された。</p> <p>二等航海士は、行方不明となり、8月3日に第2甲板で発見され、死亡が確認された。</p> <p>本船は、その後、北海道函館市函館港にえい航され、二酸化炭素ガス注入による消火作業が行われて8月10日に鎮火が確認された。</p> <p>本船は、第2～4甲板の右舷中央部の甲板、外板等の船体構造物に焼損を、第2及び第3甲板に積載されていた車両等に焼損を生じた。</p>	
	原因	<p>本船舶事故は、本船が、苫小牧港南方沖において苫小牧港に向けて北進中、第2甲板の右舷中央部に積載されたトラックの車載冷凍ユニットから出火し、乗組員による消火及び延焼防止が適確に行われなかったため、発生した可能性があると考えられる。</p> <p>車載冷凍ユニットからの出火については、メーカーのサービスマニュアルにおいて禁じられている方法により結線した箇所から電気火災が発生した可能性があると考えられるが、出火の要因の特定には至らなかった。</p> <p>火災発見時に乗組員が消火器による消火を適確に行えなかったのは、火元が車載冷凍ユニットのカバー内部であったことから、火元に効果的に消火剤を放射できなかったことによる可能性があると考えられる。</p> <p>乗組員が消火ホースからの放水による消火及び延焼の拡大を防止できなかったのは、消防員装具を装着した上で組織的な消火作業が行われなかったこと、乗組員の固定式加圧水噴霧装置の使用法についての理解が不足し、加圧水噴霧ポンプの能力を超えた5区画に噴霧させたこと、及び安全かつ適確な消火作業を行うために必要な空所が確保されていなかったことによる可能性があると考えられる。</p> <p>乗組員による消火及び延焼防止が適確に行われなかったのは、商船三井フェリー(株)の乗組員に対する実践的な教育及び訓練が不足していたことによる可能性があると考えられる。</p> <p>本件火災により二等航海士が死亡したのは、大きな危険を伴う火災現場において、所在が不明な甲板員を探すなどの職責を果たす際に、火災発生場所の風下に立ち入り、一酸化炭素を吸い込んだことによるものと考えられる。</p> <p>商船三井フェリー(株)が火災発生時における有毒ガスの危険性に関する教育を行うことにより、二等航海士が有毒ガスの危険性をより強く認識できた可能性があると考えられる。</p>	
	報告書	<p>http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-9-1_2015tk0005.pdf http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2018-9-1-p.pdf (説明資料) 「特集2 主な船舶事故調査報告書の概要(事例紹介)」の40ページを参照</p>	
8	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	H30. 10. 25	H29. 4. 24 福岡県福岡市博多港箱崎ふ頭16号岸壁	貨物船TAI YUAN (ベリーズ) 火災
	概要	<p>本船は、船長ほか10人が乗り組み、福岡県福岡市博多港箱崎ふ頭16号岸壁において、金属くず等の雑品スクラップの積み込み作業の待機中、船尾側貨物倉で火災が発生した。</p> <p>本船は、消火活動中の翌25日沈没して全損となり、油が流出したが、死傷者はいなかった。</p>	



	原因	<p>本事故は、本船が、博多港において積荷役の目的で着岸中、本件貨物倉に積載されたスクラップ内部で出火した際、放水による消火が効果的でなく、炭酸ガス消火設備を使用した適切な消火方法がとられなかったため、延焼したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>炭酸ガス消火設備を使用した適切な消火方法がとられなかったのは、船長が炭酸ガス消火設備の使用に思い至らなかったことによるものと考えられる。</p> <p>船長が炭酸ガス消火設備の使用に思い至らなかったのは、船長が本船の貨物倉における火災を想定した消火訓練の経験がなかったこと、並びに本船及びA社が火災発生時における効果的な消火方法に関する情報を共有していなかったことによるものと考えられる。</p> <p>放水による消火が効果的でなかったのは、放水した水がスクラップ表層部に遮られて内部の火元に届かなかったことによる可能性があると考えられる。</p> <p>スクラップ内部で出火したことについては、金属同士の接触による火花、電池類等が発火源となり、可燃物に引火した可能性があると考えられるが、出火に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>		
	報告書	<p>http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-10-1_2017tk0007.pdf 「特集2 主な船舶事故調査報告書の概要（事例紹介）」の43ページを参照</p>		
9	公表日	発生日月日・発生場所	事故名	
	H30.10.25	H29.2.11 鹿児島県十島村諏訪之瀬島南西岸	油タンカーSAGAN（パナマ） 乗揚	
	概要	<p>本船は、船長ほか17人が乗り組み、鹿児島県南さつま市野間半島西方沖を北東進中、主機が故障して始動不能となって漂流し、鹿児島県十島村諏訪之瀬島南西岸に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船底外板に破口等を生じて全損となったが、死傷者はいなかった。</p>		
	原因	<p>本事故は、本船が、東シナ海を北東進中、主機が、掃気室で火災が発生し、修理することができず始動できなくなったため、運航不能となって漂流を続け、強風と波浪により東南東方へ圧流されて乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>主機は、使用していたピストンリングが過大摩耗及び折損してピストンとシリンダライナの気密を保てなくなり、始動することができなくなったものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が、本事故発生場所に近づいた際にA社及び代理店に救助要請を行ったものの荒天となったことから、救助できなくなり漂流を続けたものと考えられる。</p>		
報告書	<p>http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-10-2_2017tk0006.pdf</p>			
10	公表日	発生日月日・発生場所	事故名	
	H30.12.20	H29.7.26 阪神港神戸第6区 神戸空港東進入灯台	旅客船そら 衝突（進入灯台）	
	概要	<p>本船は、船長及び機関長が乗り組み、旅客29人を乗せ、泉州港の海上アクセス基地を出発し、阪神港神戸第5区の神戸空港海上アクセスターミナルにある栈橋へ向けて北進中、阪神港神戸第6区の神戸空港東進入灯台に衝突した。</p> <p>本船は、旅客4人が重傷を、旅客21人及び乗組員2人が軽傷を負い、左舷側船体船首部に圧壊等を生じた。また、神戸空港東進入灯台は、脚部の擦過傷等を生じた。</p>		

	<p>原因</p> <p>本事故は、夜間、神戸空港東進入灯台E2施設灯の灯光が背後にあるポートアイランドのコンテナターミナルの照明灯の灯光によって見えにくい状況下、本船が、阪神港神戸第5区にある神戸空港海上アクセスターミナルの棧橋に向けて阪神港神戸区を北進中、船長が操舵スタンドの左舷側に設置されたレーダー及びレーダー画像を重畳したGPSプロッターを使用せず、目視のみで見張りを行っていたため、神戸空港東進入灯台に向かって航行していることに気付かず、同灯台に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が操舵スタンドの左舷側に設置されたレーダー及びレーダー画像を重畳したGPSプロッターを使用せず、目視のみで見張りを行っていたのは、船長が機関長と雑談を続けていたこと、並びにこれまで神戸空港東進入灯台に接近すれば、同灯台E2施設灯の灯光を視認できていたことによるものと考えられる。</p> <p>船長が、機関長に操舵を任せてスマートフォンを操作し、機関長と雑談を続けて操舵スタンドの左舷側に設置されたレーダー及びレーダー画像を重畳したGPSプロッターを使用せずに目視のみで見張りを行っていたこと、基準航路に戻す意識が希薄になり、レーダー画像を重畳したGPSプロッターに基準航路を表示せず基準航路の西側を航行したこと、及び機関長が、同灯台E2施設灯の情報を共有せず、船長に操舵を交替したのち、機関日誌の記載事項の確認を行い、船首方を見張りを行っていなかったことは、本船の操舵室内の規律が守られていなかったものと考えられ、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p> <p>本船において、操舵室内の規律が守られていなかったのは、株式会社OMこうべが、安全管理規程により定めることが義務付けられた通常航海当直配置の具体的な内容を明示して周知していなかったこと、並びに操舵スタンドの左舷側に設置されたレーダー及びレーダー画像を重畳したGPSプロッターを使用した適切な見張りを行うこと、乗組員で情報を共有すること、及び可能な限り基準航路を航行することの重要性についての安全教育及び訓練が十分行われていなかったことから、株式会社OMこうべの安全管理が有効に機能していなかったことによるものと考えられ、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p> <p>旅客に重傷者を含む多数の負傷者が生じたことについては、多くの旅客がシートベルトを着用していなかったことによるものと考えられる。</p> <p>また、旅客が船首方に投げ出された際、前方の椅子に当たって椅子が床から外れて倒れたことは被害の拡大に関与した可能性があると考えられる。</p>	<p>報告書</p> <p>http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-12-1_2017tk0010.pdf http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/MA2018-12-1-p.pdf (説明資料) 「特集2 主な船舶事故調査報告書の概要(事例紹介)」の44ページを参照</p>
<p>11</p>	<p>公表日</p> <p>H30.12.20</p>	<p>発生年月日・発生場所</p> <p>H29.7.31 北海道礼文町礼文島東北東方沖</p> <p>事故名</p> <p>漁船栄福丸 乗組員負傷</p>
	<p>概要</p> <p>本船は、船長、甲板員及び技能実習生が乗り組み、北海道礼文町礼文島東北東方沖において、いか一本釣り漁の作業中、技能実習生がウインチドラムに巻き込まれ、重傷を負った。</p>	
	<p>原因</p> <p>本事故は、夜間、本船が、礼文島東北東方沖においてパラシュート型シーアンカーの揚収作業中、技能実習生が右手をウインチドラムとパラシュート部の間に巻き込まれたため、発生したものと考えられる。</p> <p>技能実習生が右手をウインチドラムとパラシュート部の間に巻き込まれたのは、技能実習生が、右手でパラシュート部を掴んだ状態で、ウインチドラムを急速に巻き込む方向へ回転させたことによる可能性があると考えられる。</p>	

		<p>技能実習生がウインチドラムを急速に巻き込む方向へ回転させたのは、技能実習生が、乗船期間が約10日間であり、日本語による意思疎通が十分にできず、船長が身振り手振りを交えた日本語による指導を行っていたものの、巻き揚げたパラシュート部をウインチドラムから外す作業に習熟しておらず、また、同作業の危険性を十分に認識していなかったことによる可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、船員労働安全衛生規則第28条の規定を知らず、技能実習生に巻き揚げたパラシュート部をウインチドラムから外す作業を行わせたことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>	
	報告書	http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-12-2_2018tk0011.pdf	
12	公表日	発生年月日・発生場所	事故名
	H30.12.20	H29.10.23 富山県伏木富山港	貨物船REAL（トーゴ） 乗揚
	概要	<p>本船は、伏木富山港富山区公共1号岸壁に係留中、台風第21号の接近に伴う風浪の影響を受け、係留索が破断して港内を漂流し、その後、機関を使用して港外に向かおうとしたものの、操船が困難となり、対岸の富山西防波堤東側の消波ブロックに乗り揚げた。本船は、機関室等に浸水して全損となったが、死傷者はいなかった。</p>	
	原因	<p>本事故は、夜間、本船が、台風第21号が接近する状況下、港口近くの伏木富山港富山区公共1号岸壁に係留中、係留索が破断したため、港内を漂流し、その後、機関を使用して港外に向かおうとしたものの、風浪の影響により、操船が困難となり、圧流されて消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船の係留索が破断したのは、疲労劣化及び経年劣化が生じて強度が低下した係留索を使用していたことにより、船体の運動を助長する風浪を受け、使用していた係留索の強度を超える荷重がかかったことによるものと考えられる。</p> <p>また、船長が、増し取りをしたものの、径の異なる複数の係留索を混用していたこと及び緩みを持たせ係留していたことは、係留索の破断に関与した可能性があると考えられる。</p>	
	報告書	http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2018/MA2018-12-3_2017tk0013.pdf	



公表した重大な船舶インシデントの調査報告書(平成30年)

1	公表日	発生年月日・発生場所	インシデント名
	H30.1.25	H29.1.11 福岡県宗像市大島北方沖	貨物船TONG DA（船籍不明） 運航不能（船体傾斜）
	概要	<p>本船は、船長ほか13人が乗り組み、玄界灘を東北東進中、船体が左舷側に傾斜し、船長が沈没させないために座礁させた。</p> <p>本船は、機関、積荷等に濡損を生じた。</p>	
	原因	<p>本インシデントは、本船が、船体の横揺れによって2番貨物倉内の積荷が左舷側に移動して約3°の船体傾斜を生じていた状況下、玄界灘において、左舷方から風及び波を受けながら東北東進中、上甲板上の風雨密の保持が適切に行われていなかったため、打ち上がった海水が2番貨物倉に浸入し、左舷側に約10°傾斜したことにより発生したものと考えられる。</p>	
	報告書	http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-inci/2018/MI2018-1-1_2017tk0002.pdf	



2	公表日	発生年月日・発生場所	インシデント名
	H30. 5. 31	H29. 2. 9 山口県周防大島町立島北西方沖	液化ガスばら積船瑞陽丸 運航不能（中間軸折損）
	概要	<p>本船は、船長ほか8人が乗り組み、山口県徳山下松港に向けて西南西進中、山口県沖家室島東方沖において可変ピッチプロペラ給油箱の振回り及び可変ピッチプロペラ給油箱からの油漏れが発生し、山口県屋代島の安下庄湾内で、主機を停止して緊急投錨した。</p> <p>本船は、中間軸が折損し、可変ピッチプロペラ給油箱の据付ボルト4本中1本が折損及び3本に緩みを生じた。</p>	
	原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、沖家室島東方沖において、徳山下松港に向けて西南西進中、中間軸が折損したため、可変ピッチプロペラ給油箱が振れ回り、可変ピッチプロペラ給油箱の作動油が漏れ、投錨した安下庄湾において、可変ピッチプロペラが操作不能となり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>中間軸が折損したのは、振動及び経年変化により、外部からは確認できないところで亀裂が進展したことによるものと考えられる。</p> <p>可変ピッチプロペラ給油箱が振れ回ったのは、折損した中間軸の振れ回りが主な要因であるが、据付け部のボルト及びナットの強度が足りなかったことが関与した可能性があると考えられる。</p>	
	報告書	http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-inci/2018/MI2018-5-1_2018tk0001.pdf	



9 平成30年に通知のあった勧告等に対する措置状況(船舶事故等)

平成30年に通知のあった勧告等に対する措置状況の概要は次のとおりです。

① 旅客船ビートル衝突（海洋生物）事故

(平成29年7月27日勧告)

運輸安全委員会は、平成28年1月8日に長崎県対馬市上島北西方沖で発生した旅客船ビートル衝突（海洋生物）事故の調査において、平成29年7月27日に事故調査報告書の公表とともにJR九州高速船株式会社に対して勧告を行い、以下のとおり勧告に基づき講じた措置（完了報告）について報告を受けた。



○事故の概要

旅客船ビートルは、船長及び一等航海士ほか5人が乗り組み、旅客184人を乗せ、水中翼の揚力によって船体を海面上に浮上させ、長崎県対馬市上島北西方沖を大韓民国釜山港から福岡県福岡市博多港へ向けて対地速力約40ノットで航行中、平成28年1月8日09時54分ごろ、海洋生物に衝突した。

ビートルは、旅客3人が腰椎圧迫骨折等の重傷及び4人が軽傷を負うとともに、客室乗務員2人が軽傷を負い、船首部の衝撃吸収装置が伸び、艇走して釜山港へ引き返した。

○原因

本事故は、鯨類などとの衝突に対する安全対策の一環として減速航行などの実施を指示する目的でJR九州高速船株式会社が平成28年1月4日に設定した上島北西方沖の海域において、ビートルが、巡航速力（40ノット）で航行中、至近で海洋生物を発見したため、転舵したものの海洋生物と衝突したものと考えられる。

ビートルが、巡航速力で航行中、至近で海洋生物を発見したのは、ビートルの船長が‘36～38ノットでの減速航行、海洋生物に対する船長、機関長、一航士及び一機士の4人による見張りの強化、ワゴン販売の中止、客室乗務員の着席、旅客に対するシートベルト着用周知放送の実施’（鯨類警戒航行）を指示せず、見張りの強化が行われずに航行したことが関与した可能性があると考えられる。

ビートルの船長が鯨類警戒航行を指示しなかったのは、JR九州高速船株式会社が、鯨類警戒航行の実施要領を安全管理規程に定めて周知徹底を図っていなかったこと、減速航行実施に伴う許容される遅延時間を伝えていたこと及び鯨類警戒航行の実施状況の把握をしていなかったことが関与したものと考えられる。

○JR九州高速船株式会社に対する勧告の内容

本事故は、ビートルが、鯨類などとの衝突に対する安全対策の一環として減速航行などの実施を指示する目的で貴社が平成28年1月4日に設定した海域を巡航速力で航行中に海洋生物と衝突し、シートベルトを適切に使用していなかった旅客、及びシートベルトを着用していたものの、テーブルを展開していた旅客並びにワゴン販売をしていた客室乗務員等に負傷者が発生したものと考えられる。

貴社は、減速航行、海洋生物に対する見張りの強化、ワゴン販売の中止、旅客に対するシートベルト着用周知の実施などの鯨類警戒航行の実施要領を安全管理規程に定めて周知徹底を図っておらず、減速航行実施に伴う許容される遅延時間を伝え、また、鯨類警戒航行の実施状況の把握をしていなかったものと考えられる。

このことから、当委員会は、本事故調査の結果を踏まえ、旅客の輸送の安全を確保するため、貴社に対し、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、下記のとおり勧告する。

また、同条第2項の規定に基づき、この勧告に基づき講じた措置について報告を求める。

記

貴社は、旅客の輸送の安全を確保するため、次の措置を講じること。

- (1) 鯨類警戒航行の実施について、安全管理規程で定めること。
- (2) 各船に対し、設定した減速海域における鯨類警戒航行を励行させること。
- (3) 各船における鯨類警戒航行の実施状況が把握できる管理体制を構築すること。
- (4) 客室内における緩衝材の取付け及び鯨類警戒航行時のテーブルの格納等を進めること。

○勧告に基づきJR九州高速船株式会社が講じた措置（完了報告）

勧告 (1) 鯨類警戒航行の実施について、安全管理規程で定めること。

完了報告

安全管理規程に減速海域設定書の発効、鯨類警戒航行の実施及び監視などの項目を、また、安全管理規程に定める作業基準等に鯨類警戒航行に関する項目を、それぞれ追加し、平成29年9月21日付で九州運輸局に届け出て、受理されました。

「安全管理規程変更届出書」（資料1）

勧告（2）各船に対し、設定した減速海域における鯨類警戒航行を励行させること。

完了報告

- ・ 従来から実施していた情報共有端末でのメール配信による「鯨視認情報」の周知に加え、各船に於いて実施すべき内容をより明確にするため、減速海域及び対象時期などが記載された「減速海域設定書」を配付することとしました。
- ・ 船舶安全法施行規則第12条の2に定める安全管理手引書（安全管理マニュアル）に従い年2回以上開催される安全管理委員会において、鯨類警戒航行の励行についても周知を図ることとしました。

安全管理委員会の参加者

経営責任者（社長）、委員長（安全管理者）、副委員長（代理者）、正委員（船長・機関長・整備センター所長）及び特別委員（常務取締役・取締役）

実施実績

平成29年10月17日

第37回安全管理委員会 勧告に伴う安全管理規程の改定等を周知

平成30年4月5日

第38回安全管理委員会 鯨類警戒航行の徹底等について周知

- ・ 鯨類警戒航行が励行されていないと認められるときは、運航管理者または代理者が電話もしくは訪船して励行を指導することとしました。

勧告（3）各船における鯨類警戒航行の実施状況が把握できる管理体制を構築すること。

完了報告

- ・ 運航管理者または運航管理員が、事務所内のモニターにて各船のAIS（船舶自動識別装置）情報に基づき、減速航行を確認することとしました。（資料2）
- ・ 平成29年11月より減速海域設定書の様式を改訂（資料3）して新たに以下の実施項目についてチェック欄を設け、船長が実施を確認のうえ記入し、運航管理者または代理者が適宜に確認することで実施状況を確認することとしました。

①減速航行 ②見張り強化 ③ワゴン販売一時中止 ④シートベルト着用及びテーブル格納

勧告（4）客室内における緩衝材の取付け及び鯨類警戒航行時のテーブルの格納等を進めること。

完了報告

- ・ 平成30年5月までに、緩衝材の取り付けが必要な各船グリーン席の肘掛け上部を交換しました。（資料4）
- ・ 減速航行を実施する10分前に、船内放送により、テーブル格納のお願いをお客さまに周知するとともに、一等航海士または客室乗務員による巡視の際に、テーブルを展開されているお客さまに対し、口頭にて格納をお願いすることとしました。

なお、テーブル格納にご協力いただくため、各席にドリンクホルダーを増設しました。（資料5）

※別添の資料等を含む通知内容は、当委員会ホームページに掲載されています。
http://www.mlit.go.jp/jtsb/shiphoukoku/ship-kankoku17re-2_20180626.pdf

② 遊漁船及び瀬渡船における落水した釣り客の救助に関する意見について
 (平成30年2月22日意見)

「第1章 平成30年に発した勧告・意見等の概要 2 意見」(68ページ ④)を参照

③ 遊漁船の衝突事故の防止に関する意見について
 (平成30年7月24日意見)

「第1章 平成30年に発した勧告・意見等の概要 2 意見」(72ページ ⑤)を参照

10 平成30年に行った情報提供(船舶事故等)

平成30年に行った情報提供は4件(船舶事故)であり、その内容は次のとおりです。

① 夜間におけるプレジャーボートの単独衝突事故に関する情報提供について
 (平成30年3月6日情報提供)

運輸安全委員会が公表した船舶事故等調査報告書に基づき、平成24年から28年までに発生したプレジャーボート(水上オートバイ及び船舶検査の必要がないミニボート、ゴムボート等を除く)による事故は956件でありました。

このうち、プレジャーボートが筏や防波堤などの構造物に単独で衝突する事故(以下「単独衝突事故」という。)は5年間に83件であるものの、昼間が749件中31件で約4.1%、夜間が207件中52件で約25.1%となり、昼間に比べ夜間は約6.1倍の発生率であることから、夜間の単独衝突事故の状況について以下のとおりであったので、国土交通省へ情報提供を行いました。

1. 事故は、52件発生していた。

内訳は、平成24年が11件、25年が11件、26年が10件、27年が8件、28年が12件であった。

2. 事故の発生時期は、7月と8月がそれぞれ14件で最も多く、10月が6件、11月が5件、9月が4件で、夏季に多いが、一年を通じて発生していた。

事故発生の時間帯は20時台が11件で最も多く、21時台が10件、22時台が9件で、20時

- 台～22時台が30件で半数を超えていた。
3. 事故の対象物は、かき筏・養殖筏が18件、防波堤・防潮堤・離岸堤が16件、岸壁・護岸が5件、灯浮標・標識灯が3件などであった。
 4. 死傷者は、52件のうち28件で発生し、2人が死亡、87人が負傷しており、負傷者のうち、29人が重傷であった。なお、死亡者2人の死因は、心破裂、多発肋骨骨折及び外傷性ショックであった。
 5. 航行の用途は、判明した27隻のうち、花火大会の観覧が15隻、釣りが12隻であった。
 6. 船舶の動静は、判明した32隻のうち、帰航が24隻、発航が8隻であった。なお、花火大会の観覧後に帰航中であった船舶は12隻あった。
 7. 事故時の速力は、判明した32隻のうち、10～20ノット未満が18隻で最も多く、10ノット未満が10隻、20ノット以上が4隻であった。
 8. 乗船者数は、判明した47隻のうち、3人が11隻、2人が10隻、4人が6隻などで、10人以上が乗船していた船舶は4隻であった。また、花火大会の観覧を航行の用途としていた船舶は、1隻あたり約6.7人が乗船していた。
 9. 船長の年齢は、判明した29人のうち、50歳代が13人、40歳代が6人、30歳代及び60歳代がそれぞれ4人、70歳代が2人であった。
 10. 船長の免許登録から事故発生時までの年数は、判明した29人のうち、5年～10年未満が9人、5年未満が5人、10年～15年未満、15年～20年未満及び30年以上がそれぞれ4人、20～30年未満が3人であった。5年未満の5人のうち、3人は免許登録から1～2か月であった。
飲酒運航をしていた者は2人であった。
免許証を失効したまま操縦していた者は2人であった。
 11. 事故に至る主な要因等は以下のとおりであった。
 - (1) 灯光
 - ① 灯光を見間違えた。
 - ② 灯台の灯質を理解できなかった。
 - ③ 灯台と標識灯の灯光が重なっていた。
 - ④ 市街地の灯火及び月光の海面反射でかき筏の標識灯を確認できなかった。
 - (2) GPSプロッター
 - ① 画面の輝度調整の方法を知らなかった。
 - ② 画面が眩しく電源を切っていた。
 - ③ 画面を拡大していなかった。
 - ④ 記録した過去の航跡に沿えば航行できると思った。
 - ⑤ 操船しながら帰航する経路を入力していた。
 - ⑥ 情報を更新しておらず、防波堤が表示されていなかった。
 - ⑦ 使用せず、目視による見張りを行っていた。
 - (3) その他
 - ① 夜間航海が初めてだった。
 - ② 航海灯の設備がなかった。

12. 調査報告書に記載された主な再発防止策は以下のとおりであった。
- (1) 目視のみではなくGPSプロッター等を活用して船位の確認を行うこと。
港内等の状況が把握できない場合、停止して確認を行うこと。
 - (2) 慣れた海域でもGPSプロッター等を活用すること。
 - (3) GPSプロッターは、情報を更新のうえ、操作に習熟し、縮尺を適宜切り替えて使用すること。
 - (4) 事前に予定航行経路（障害物、航路標識）の調査を行い、障害物の近くを航行する場合、予め確実な船首目標及び避険線を設定しておくこと。

※当該情報提供については、当委員会ホームページに掲載されています。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/s-teikyoll_20180306.pdf

② 小型漁船の事故に関する情報提供について

(平成30年3月6日 情報提供)

運輸安全委員会が公表した船舶事故等調査報告書に基づき、平成24年から28年までに発生した小型漁船による事故の状況を分析したところ、以下のとおりであったので、日本漁船保険組合へ情報提供を行いました。

1. 総トン数5トン未満の1人乗り漁船による落水事故
 - (1) 96件96隻で発生していた。
内訳は、平成24年が15件、25年が26件、26年が23件、27年が21件、28年が11件であった。
 - (2) 発生月は2月が15件で最も多く、1月が12件、4月、10月及び12月がそれぞれ10件などであった。
 - (3) 96件で76人が死亡、5人が行方不明後に死亡認定、15人が行方不明であった。なお、死亡者の死因は、68人が溺水、2人が窒息、1人が脳内出血、1人が頸椎骨折及び頭部打撲、4人は不詳であった。
 - (4) 判明した操船者の状況は以下のとおりであった。
 - ① 年齢は70歳代が40人、60歳代が30人、80歳代が17人、50歳代が7人などであり、高齢者（65歳以上）は70人であった。
 - ② 免許証を失効したまま操縦していた者は1人であった。
 - ③ 無資格であった者は1人であった。
 - ④ 船長の免許登録から事故発生時までの年数は、判明した95人のうち、30年～40年未満が70人、20年～30年未満が10人、40年以上が8人などであった。
 - (5) 発見時に救命胴衣の着用状況が判明した78人の状況は、着用が21人、非着用が57人であった。
 - (6) 落水事故の調査報告書に記載された主な再発防止策は以下のとおりであった。

- ① 救命胴衣を着用し、適切に装着すること。
- ② 防水型の携帯電話（又は防水パック入りの携帯電話）を常に携帯し、落水時の連絡手段を確保すること。
- ③ 自船の性能から安全に航行できない場合には出漁を見合わせること。
- ④ 携帯型の救急通信装置を装備すること。
- ⑤ エンジン非常停止装置等を装備すること。

2. 総トン数20トン未満の漁船の操船者による居眠り事故

(1) 137件137隻で発生していた。

内訳は、平成24年が24件、25年が32件、26年が25件、27年が36件、28年が20件であった。

(2) 事故の種類は乗揚事故が65件、船舶同士の衝突事故が39件、護岸等への衝突事故が28件、施設等損傷事故が5件となっていた。

(3) 発生月は5月が19件で最も多く、6月が15件、12月が14件、9月が13件などであった。

(4) 発生時間帯は4時台が15件で最も多く、5時台及び6時台がそれぞれ14件、3時台が13件などであった。

(5) 判明した運航状況は帰航中が68隻、発航中が20隻であった。

(6) 判明した操舵状況は自動操舵が115隻、手動操舵が15隻であった。

(7) 居眠り事故の63件は、帰航中に自動操舵であった。

(8) 判明した操船者の状況は以下のとおりであった。

① 判明した129隻では全て単独当直であった。

② 年齢は50歳代が18人、30歳代が16人、60歳代が16人、40歳代が11人などであった。

③ 操船姿勢は椅子等に座っていたのは120人、床等に横になっていたのは6人、立っていたのは4人、壁や椅子に寄りかかっていたのは2人であった。

④ 免許証を失効したまま操縦していた者は1人であった。

⑤ 無資格であった者は7人であった。

(9) 居眠り事故に至る主な要因等は以下のとおりであった。

① 作業が続き疲労や睡眠不足を感じていた。

② 椅子に座るなど同じ姿勢であった。

③ 周囲に他船を認めなかったため、ほっとした。

④ 目的地に近づいたので、ほっとした。

⑤ 入港までもう少しで、眠気を我慢できると思った。

⑥ 体調を崩して薬を服用していた。

(10) 居眠り事故の調査報告書に記載された主な再発防止策は以下のとおりであった。

① 椅子から離れて立ち、身体を動かすこと。

② 外気に当たること。

③ 適度に休息すること。

④ コーヒーを飲んだり、ガムをかんだりすること。

⑤ レーダー等の接近警報を使用すること。

- ⑥ 船橋航海当直警報装置を設置すること。
- ⑦ 乗船者が複数の場合、複数人で当直すること又は当直を交替すること。

※当該情報提供については、当委員会ホームページに掲載されています。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/s-teikyo12_20180306.pdf

③ 走錨事故等に関する情報提供について

(平成30年8月28日情報提供)

標記について、下記の配布先へ情報提供を行いました。

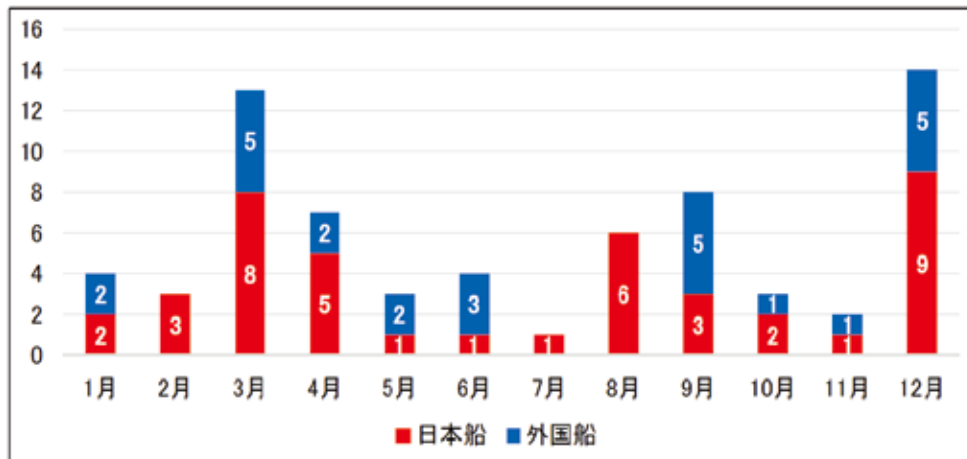
配布先一覧

- 国土交通省海事局安全政策課
- 海上保安庁交通部航行安全課
- 一般社団法人日本船主協会
- 一般社団法人日本旅客船協会
- 一般社団法人日本長距離フェリー協会
- 日本内航海運組合総連合会
- 日本水先人会連合会
- 外国船舶協会
- 外航船舶代理店業協会

運輸安全委員会が、平成20年10月から平成30年7月までに公表した調査報告書に基づき、総トン数100トン以上の船舶（台船、バージを除く。）が走錨した事故及びインシデント（事故等）の68隻（日本船42隻、外国船26隻）の状況を分析したところ、以下のとおりであった。

1. 事故等の発生状況

- (1) 発生月の状況をみると、3月が13件、8月・9月が15件、12月が14件と多く発生していた。8月・9月は台風、3月・12月は低気圧の通過といった特徴が挙げられる。

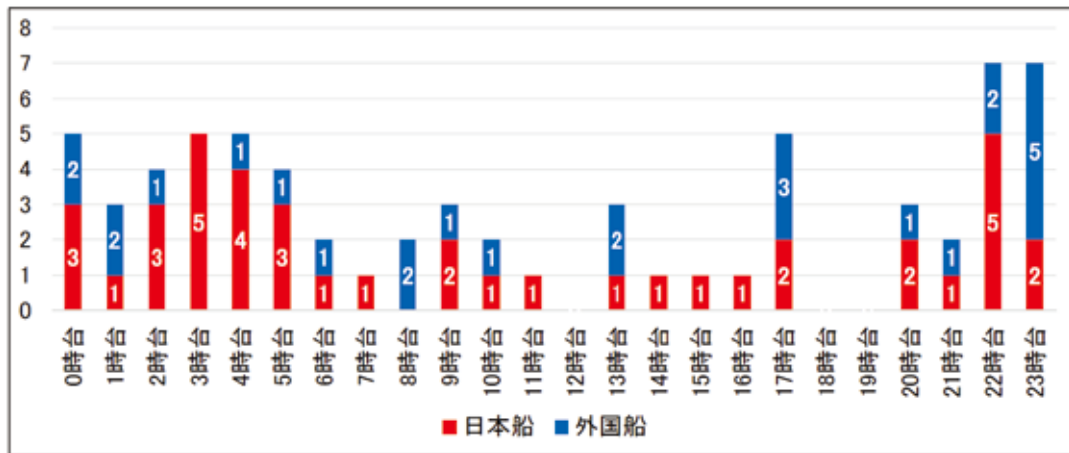


(2) 発生時間帯をみると、22時台から5時台の深夜・早朝に多かった。

このうち、0時台から5時台に発生した日本船19隻では、15隻が守錨当直を配置していなかった。

対象船舶68隻のうち、守錨当直の配置の状況が判明した52隻は、日本船30隻では、当直ありが7隻、当直なしが23隻で、外国船22隻では、すべて当直ありであった。

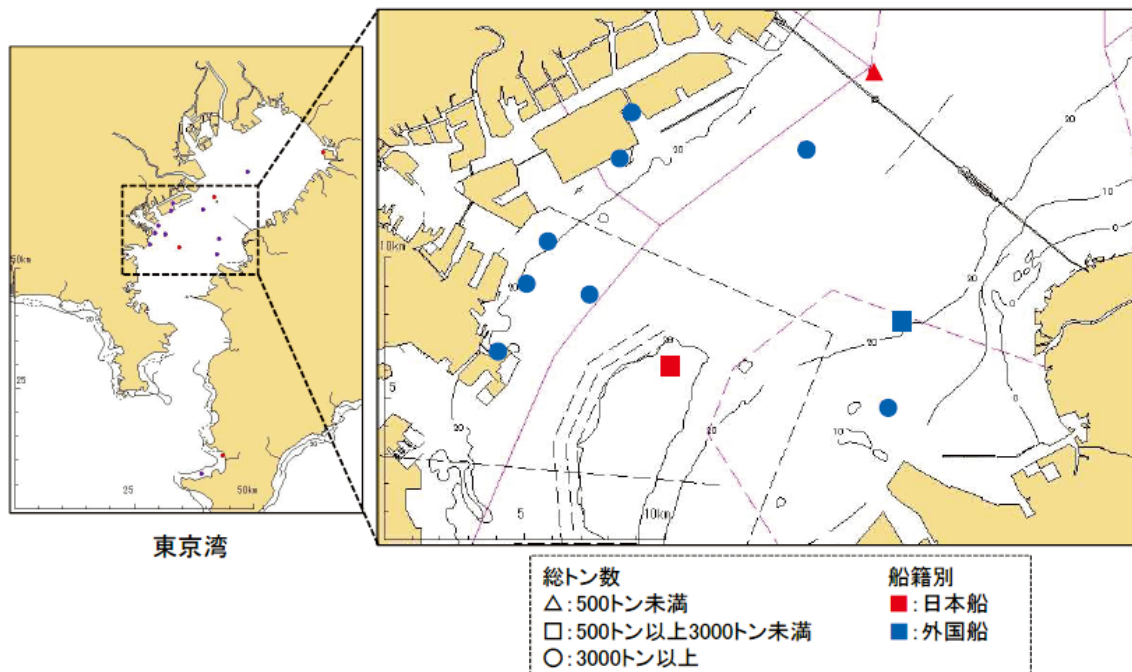
守錨当直を配置していない場合、自船の状況を早期に確認できず、最新の気象・海象情報を入手できないことから、走錨を防ぐ措置の時機が遅れるなどして、事故等に至っている。



2. 発生場所の状況

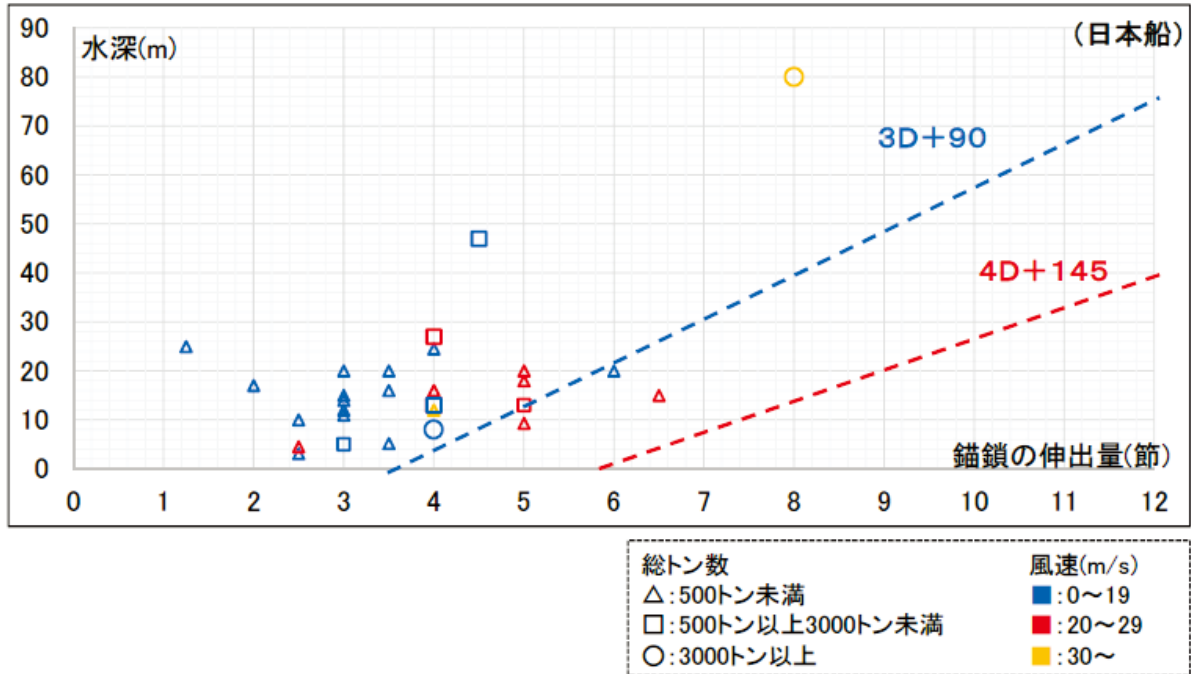
対象船舶68隻の発生場所をみると、東京湾で15隻、別府湾で3隻、室蘭港で3隻などであった。

東京湾の15隻のうち、11隻は中ノ瀬付近で、そのうち9隻が外国船であった。



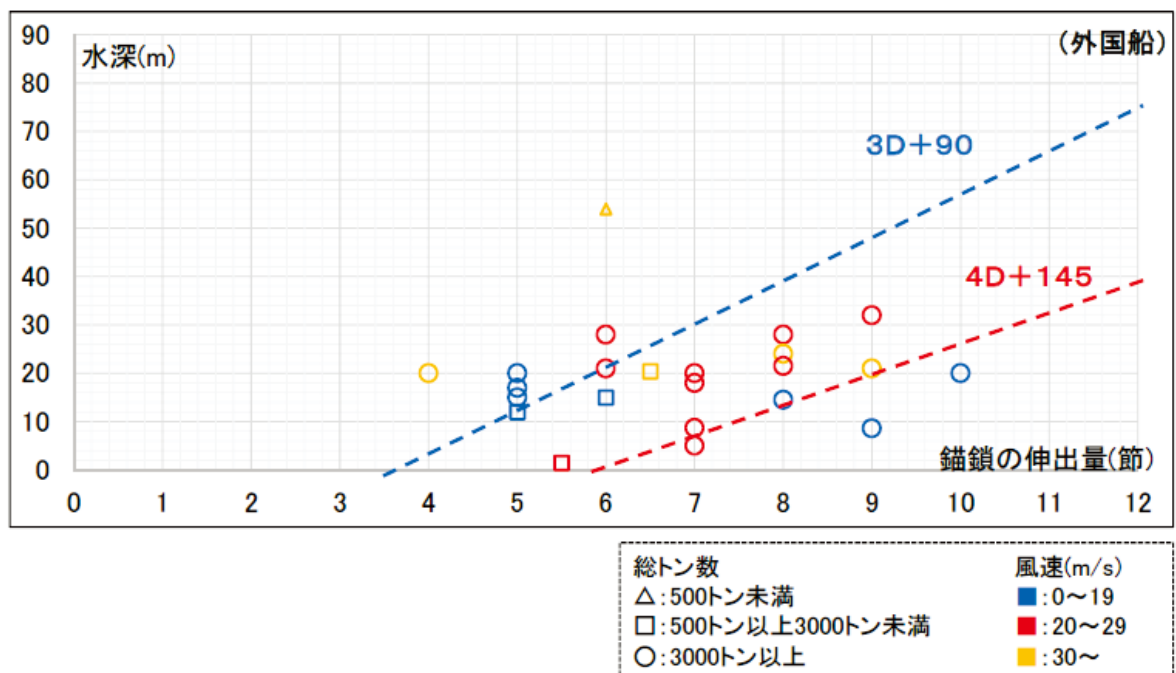
次に、状況が判明した日本船29隻についてみると、総トン数500トン未満の船舶で、風速19m/s以下が多く、25隻は「3D+90」の直線よりも左に位置しており、錨鎖の伸出量が少ない状況であった。

なお、28隻は単錨泊であった。



また、状況が判明した外国船23隻についてみると、総トン数3000トン以上の船舶で、風速20m/s以上が多く、20隻は「4D+145」の直線よりも左に位置しており、錨鎖の伸出量が少ない状況であった。

なお、23隻すべて単錨泊であった。



4. 再発防止策について

走錨事故等の防止に向けて、次の措置をとることが望まれる。

- (1) 気象・海象情報を適確に入手し、予想される気象・海象状況、海域及び底質に応じて、
 - ① 十分な錨鎖の伸出、振れ止め錨の使用、双錨泊等を検討すること。
 - ② 守錨当直を配置すること。
- (2) 錨泊船の密集した海域では、予想される気象・海象状況、海域及び底質に応じた錨泊を実施できない可能性を考慮し、別の泊地への転錨又は漂泊を検討すること。
- (3) 沿岸海域では、走錨のおそれのある船舶は、自船の状況を早期に確認できることなどから、AISの設置を検討すること。
- (4) 安全管理マニュアルや停泊当直等の手順書に、走錨への注意に関する事項が十分記載されていない場合には、具体的な走錨対策を記載すること。
- (5) 外国船については、船舶代理店等の関係者が、気象・海象情報及び別の泊地に関する情報を積極的に提供すること。

※当該情報提供については、当委員会ホームページに掲載されています。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/s-teikyo13_20180828.pdf

④ 情報提供「非常に強い台風時の走錨による事故防止対策について（中間報告）」

（平成30年12月20日情報提供）

本年9月4日、非常に強い台風第21号が大阪湾を通過時に、錨泊中の油タンカーが走錨して関西国際空港連絡橋に衝突し、また、10月1日には、強い台風第24号が関東地方を通過時に、錨泊中の外国籍貨物船が走錨して京浜港川崎区扇島の岸壁に衝突し、走錨による重大な船舶事故が、相次いで2件発生しました。

一方、この2隻のほか、大阪湾や東京湾には多くの船舶が錨泊していたことが確認できましたので、運輸安全委員会では、これらの船舶が、台風の接近、通過時に、どのような状況で、どのように事故防止対策を講じたのかなどのアンケート調査を行い、**グッジョブ事例も含め、資料として作成**しました。本資料を海運会社の安全講習等で周知し、同種事故の再発防止を図っていただきたいと思います。

なお、これまでの情報提供は、事故やインシデント調査の過程で判明した事項や既に公表した調査報告書の分析結果によるものでしたが、この資料は、**事故やインシデントに至っていない船舶や運航関係者からの情報を基に、グッジョブ事例も含め作成した点で、運輸安全委員会「初」**の情報提供となります。

なお、下記の行政機関、関係団体への情報提供及び当委員会ホームページへの掲載を予定しています。

記

行政機関：国土交通省海事局安全政策課、海上保安庁交通部航行安全課
 関係団体：一般社団法人 日本船主協会、一般社団法人 日本旅客船協会、
 一般社団法人 日本長距離フェリー協会、日本内航海運組合総連合会、
 日本水先人会連合会、外国船舶協会、外航船舶代理店業協会

非常に強い台風時の走錨による事故防止のポイント！

非常に強い台風時の走錨による事故防止を図るため、次の措置をとること。

1. 走錨しないためには、錨泊方法は、**双錨泊を基本**とし、**錨鎖をできるかぎり長く伸出して、錨と錨鎖で十分な把駐力・係駐力を確保**する等、万全の措置をとる必要があります。

なお、錨泊方法や錨鎖の伸出量は、錨地における船舶の混雑状況、底質などの環境に応じて各船で判断します。

2. 万全の錨泊方法や錨鎖の伸出でも、強風下、錨と錨鎖の把駐力・係駐力だけでは、走錨する可能性もあります。

あらかじめ機関をスタンバイし、急速に変化する風向・風速に応じて、走錨しないよう、継続的に機関を使用し、出力の調整を適確に実施してください。

3. 上記の1. や2. の措置をとったとしても、走錨の可能性を想定し、**風下に重要施設などが存在しない、他船と十分な距離を確保できる錨地を選定**してください。

4. 台風通過時には急速に風向・風速が変化するため、**最新の気象・海象（台風）情報の入手**とその正確な予測が必要です。それぞれの**措置の実施に当たっては、タイミングを適切に捉えることが極めて重要**です。

※ 当該情報提供（全文）については、当委員会ホームページに掲載されています。

http://www.mlit.go.jp/jtsb/iken-teikyo/s-teikyo14_20181220.pdf

※ 「AISデータによる大阪湾内の船舶の状況（港内を除く。平成30年9月4日11時30分～14時30分）」については、当委員会ホームページに掲載されています。

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/video/ship/2017tk0010-movie.wmv>

コラム

走錨による事故等防止に係る関係行政機関・団体への情報提供

船舶事故調査官

「走錨」。「錨が走る？」船舶関係者でなければ、耳慣れない言葉かもしれません。「そうびょう」と読み、「船に働く外力が錨及び錨鎖による係駐力を上回り、錨が引けること」をいいます。分かりやすくいえば、「海底に錨を下ろして泊まっていた船が、風などの影響で流されること」なのですが、平成30年は「走錨」がクローズアップされた年となりました。

まず、8月28日、資料「走錨事故等の防止に向けて」を2つの行政機関と7つの関係団体へ情報提供しました。これは、当委員会が公表した走錨に関する調査報告書(68隻)の特徴を取りまとめたものです。

それから1週間後の9月4日、非常に強い台風第21号が大阪湾を通過した際、関西国際空港南東沖に錨泊中の油タンカーが走錨して空港連絡橋に衝突し、道路や線路の損傷が空港アクセスに影響を及ぼしました。この台風による強風下、AIS(船舶自動識別装置：Automatic Identification System)データによって、大阪湾に錨泊していた船舶が54隻確認できました。(港内の船舶を除く)そこで、台風の接近、通過時の措置等について事故に至らなかった船舶の状況を調査してみようということになり、アンケートの質問内容の作成から作業を始め、28隻の回答とAISデータ等から分析を始めました。(初めてのことで二度三度と追加質問をし、対象船舶や運航会社の皆さんにご迷惑をおかけしてしまいました)

そんな中、今度は9月30日から10月1日にかけて、強い台風第24号が関東地方を通過し、京浜港横浜区の大黒ふ頭沖に錨泊中の外国籍貨物船が走錨して扇島の岸壁に衝突しました。AISデータによると東京湾では420隻が確認でき(岸壁係留中の船舶を除く)、65隻のアンケート回答等から分析作業を追加して行うことになりました。

アンケート回答をいただいた93隻(日本籍84隻、外国籍9隻)と運航会社の皆さんのご協力によって、資料「非常に強い台風時の走錨による事故防止対策について(中間報告)」を12月20日に公表することができ、2つの行政機関と7つの関係団体に情報提供しました。当日午前10時のテレビニュースで取り上げられたときには、委員と調査官から拍手が響き、作業担当者としては、船舶運航をされる皆さんに広く伝わり、事故防止に繋がればいいなと強く思うと同時に、ホッとしたのを覚えています。

そして、4月には、東京湾において事故に至らなかった船舶の事例等を追加した、「最終報告」を公表しました。

今回、「事故に至らなかった船舶」を調査し、安全啓発資料を作成・公表したことは、初めての試みでしたが、これまで培ってきた事故調査や分析の考え方・手法を生かすことができ、さらに、事故防止や被害軽減への寄与を目的とする、私たち運輸安全委員会ならではの情報発信になったのではないかと感じています。

これからも私たちの視点から、船舶運航の安全性の向上に貢献できるよう、お役に立てる、タイムリーな情報の発信を実施していきます。

大阪湾 AIS データ (H30.9.4 13:40-13:45)

