

運輸安全委員会は、令和元年9月26日(木)、

船舶事故等調査報告書43件(事故38件、インシデント5件)、及び軽微事案の船舶事故等調査報告書33件(事故23件、インシデント10件)を、ホームページで公表しました。

43件のうち、事故38件の内訳は、(乗組員等の)死傷等12件、乗揚10件、船舶間の衝突9件、(岸壁等への)衝突3件、火災、浸水、転覆及び沈没各1件、また、インシデントは、運航不能4件(いずれも機関故障)及び運航阻害1件です。重大事故(東京)は、ありませんでした。

このうち、函館事務所の衝突事故の概要を、別紙のとおりご紹介いたします。

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、ご参考にして下さい。

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。

[北海道根室市南南西沖における漁船同士の衝突]

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/rep-acci/2019/MA2019-9-1_2017hd0059.pdf

また、軽微事案33件のうち、事故23件の内訳は、船舶間の衝突10件、乗揚4件、(防波堤等への)衝突4件、乗組員等負傷2件、転覆2件、沈没1件であり、インシデント10件の内訳は、運航不能9件(機関故障4件、燃料供給不能3件、電源喪失2件)及び座洲1件です。

漁船A 漁船B 衝突事故

【事故概要】 落石岬南南西方沖において、A船(19トン)は、漁場に向けて東北東進中、B船(4.9トン)は、漂泊中、両船が衝突した。

【発生日時】 平成29年9月14日 04時58分ごろ

【発生場所】 北海道根室市落石岬南南西方沖

【死傷者】 行方不明1人(B船甲板員、後日死亡認定)、負傷1人(B船船長)

〈原因〉 本事故は、A船の航海当直中の機関員及び甲板員のうち、機関員が居眠りに陥り、甲板員がB船を避けるように機関員に二度進言したものの、機関員に伝わらず、B船に向かう針路のままで航行を続け、B船の船長が、甲板上の漁具の片付けに意識を向け、A船の接近に気付かずに漂泊を続けたため、両船が衝突した。

〈背景要因等〉

① A船の機関員が居眠りに陥ったのは、事前に知らされずに突然当直の順番が変更されたことから、十分に睡眠をとることができず、当直開始から強い眠気を感じていたこと及び椅子に腰を掛けた状態で当直を続けていたことによる。

② 進言が機関員に伝わらなかったのは、機関員が居眠りに陥っていたこと、及び甲板員が、機関員から眠気を感じていることを知らされておらず、二度の進言をした際、機関員が頷いたように見えたことで、機関員が居眠りしているとは思わず、進言の内容を理解していると思い込み、進言が伝わったことを確認しなかったことによる。

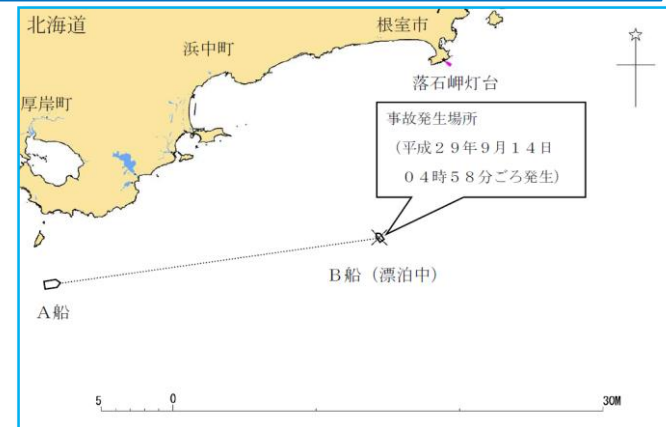
〈再発防止策〉 (1)複数人で航海当直を行うときは、当直者間で指示や進言を相互確認し、緊密な意思疎通を図り、早期に避航動作をとること。(2)航海当直中に眠気を催した場合、体を動かしたり、外気に当たるなどしたりして眠気を払拭する。眠気を払拭できないときは、船長や他の乗組員に当直を交替してもらう。(3)船長は、航海当直予定表を適当な場所に掲示しておき、当直の順番を変更する場合、早期に変更内容を周知する。(4)休息時間に十分な睡眠をとること。(5)漂泊中であっても、目視及びレーダーを使用して、常時適切な見張りを行い、接近する他船に対し、警告信号を吹鳴する。

〈その他の情報〉 ・二人の当直者のうち、経験豊富な機関員が、操船及びレーダーの操作を担当していた。

・07時から当直のつもりで01時ごろ就寝し、急遽04時からの当直に変更になって、就寝中に起こされた。

・甲板員は、二度目の進言を行い、機関員がまた頷いたように見えたので、右舷方2Mの僚船に意識を向け、船首方に視線を戻したところ、至近に迫ったB船を視認し、大声で機関員に知らせたが、衝突した。

* 本事故調査報告書は、R1.9.26に公表されました。詳細は、運輸安全委員会のHPでご確認ください。



A船



B船