

運輸安全委員会は、令和2年10月1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 36、軽微 31 計68件	インシデント： 重大・軽微以外 1、軽微3 計4件
事故等種類(件)	衝突20、死傷等14、乗揚13、衝突(単)11、火災3、転覆3、施設等損傷3、浸水1	運航不能2(機関故障1、燃料不足1)、運航阻害2
関係船舶(隻)	漁船33、プレジャーボート16、貨物船10、旅客船5、遊漁船3、作業船3、その他23 計93隻	プレジャーボート3、旅客船兼自動車航走船1 計4隻
死傷者等(人)	死亡9、重傷6、軽傷13、行方不明1 計29人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び那覇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 徳島小松島港で、旅客フェリーが離岸作業中、跳ね返った係留索により乗組員が負傷した事例

徳島小松島港第1区のフェリーバースで離岸作業中、遠隔操作により陸上の係船フックから放された係留索が船尾配置の二等航海士の頭部に当たり、同航海士が負傷した。

② 沖縄県港川漁港の港口付近で、漁船が干出浜(さんご礁)に乗り揚げた事例

港川漁港の港口付近を南東方の\*パヤオに向けて航行中、右転して陸岸に向かい、付近のさんご礁に乗り揚げた。

\*パヤオ:浮体を付した人工物を海の表層又は中層に設置した漁礁

海難防止への  
インフォメーション

① 旅客フェリーA(2,604トン) 乗組員負傷

(離岸操船中、遠隔操作により係船フックから放された係留索が二等航海士の頭部に当り負傷した)

【事故概要】 旅客フェリーA(2,604トン、旅客46人乗船・車両16台積載)は、徳島小松島港第1区のフェリーバースで離岸作業中、遠隔操作により岸壁の係船フックから放された係留索が船尾配置の二等航海士の頭部に当たり、同航海士が脳挫傷等の重傷を負った

《原因・背景》

◎陸上作業員が、新設された防舷材を使用した \*1 離岸方法をテストすることを知らされず、その手順を理解していない状況下、トランシーバーで船長が二等航海士に発した \*2「艫レッコ」の会話を聞いて係留索を放す指示が出されたと思い、係船フックの開放スイッチを押したため、緊張した船尾スプリングラインが放されて跳ね返り、\*スナップバックゾーンに立っていた二航士の頭部付近に当たった(\*スナップバックゾーン:係留索が破断等によって瞬間的に跳ね返る危険予想範囲)

◎フェリーバースでの離岸作業の手順は、口頭により周知されていたが、具体的な手順が安全管理規程に記載されてなく、係船フックの操作手順に関連したマニュアル等が作成されていなかった

\*1 船長は、陸上作業員が本船内のトランシーバー通信を傍受しており、状況を理解してくれていると思っていた

\*2 陸上作業員は、船尾の係留索を放す指示がなかなか来ず、ふだんと違う離岸方法をとっている可能性があると思い、係留索を放す指示に遅れないよう、集中してトランシーバーの会話を傍受していた



【発生日時】 令和元年12月2日 08時02分ごろ  
 【発生場所】 徳島県徳島小松島港第1区 フェリーバース  
 【死傷者】 重傷1人(二等航海士)  
 【損傷等】 船尾部ハンドレール曲損



\* 本調査報告書は、R2.10.1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 》

- ・ 離岸作業の通信手段は、本船乗組員間についてはトランシーバー、航海士と陸上作業員は互いに手を振る合図で行っていた
- ・ ふだんは、全ての係留索を同時に放していたが、本件時、ヘッドラインを放した後、船尾の係留索で船体の位置を調整していた
- ・ これまで、離岸作業で、陸上作業員がトランシーバーの通信に加わることはなかった

《再発防止策》

(事故後に船舶所有会社が講じた事故等防止策については、事故調査報告書を参照)

- (1) ふだんと異なる離岸方法をとる時、乗組員及び陸上作業員など入出港作業に携わる者全員に伝える
- (2) 船舶側と陸上側と係船作業における危険性に関する情報共有、連携した作業の実施
- (3) 可能な限りスナップバックゾーンを避けて係船作業を行う
- (4) 運航者は、係船作業における危険性の周知及び乗組員と陸上作業員に対し、連携した離岸作業が行えるように、作業手順等のマニュアルを作成するなどして指導を徹底する

## 海難防止への インフォメーション

### ② 漁船A(2.3ト) 乗揚

(港川漁港の港口付近を航行中の漁船が、右転して陸岸に向かい、さんご礁に乗り揚げた)

【事故概要】 漁船A(2.3ト、1人乗組)は、まぐろ一本釣り漁の目的で、港川漁港を出港し、同港南東方の  
パヤオに向けて航行中、右転して陸岸に向かい、同港港口付近のさんご礁に乗り揚げた

#### 《原因・背景》

◎ 夜間、霧による視界不良の状況下、船長が、\*1 目視のみで見張りを行いながら自動操舵で航行を続けたため、\*2 自船が右転して陸岸に向かっていることに気付かなかった

\*1 船長が、GPSプロッターで南東方約25海里にあるパヤオを目的地に設定したつもりで自動操舵装置を航法モードとした後、同パヤオに向かっていると思い込んでいた

\*2 航法モードに切り替えた際、目的地が港川漁港になっていたか、又は、航行中に意図せず遠隔管制器が5度以上右に操作された可能性がある

\* 船長は、GPSプロッター及び自動操舵装置の取扱方法を十分把握していなかった

\* 自動操舵装置が機関室と一体となった奥まったスペースに設置されていた

#### 《関連情報》 (操舵装置)

・4つの操舵モードが選択できる

「手動」: 船尾で梶棒により直接、舵を操作する

「遠隔」: 操舵装置にケーブルでつながれた遠隔管制器により操舵を行う

「自動A」: 設定ツマミを合わせた時点の針路を自動的に保持して航行する

「航法」: **プロッターで設定した目的地に向けて自動的に針路を補正して航行する**

・「航法」モードで航行中、遠隔管制器を**5度以上操作した場合**、遠隔管制器による操舵に切り替わる

・新たな目的地を設定するか、目的地航法終了の操作をしない限り、**直近に設定した目的地が維持される**

・船長は、目的地を確定させるボタンを押したかどうか、記憶が曖昧であった(直近の目的地は港川漁港)

#### 【発生日時】

令和2年5月16日

01時28分ごろ

#### 【発生場所】

沖縄県八重瀬町

港川漁港港口付近

#### 【死傷者】

なし

#### 【損傷等】

プロペラ翼の曲損等



#### 《再発防止策》

(1) 目的地を設定して自動操舵で航行する場合、GPSプロッターで船位を確認する

(2) 霧などの視界不良時は、自動操舵の使用を控える

(3) GPSプロッター、自動操舵装置の取扱方法を十分把握する

(4) 自動操舵装置は、確認及び操作がしやすい場所に設置する

\* 本調査報告書は、R2.10.1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。