

明けましておめでとうございます。
本年もどうぞ宜しくお願い致します。

国土交通省・運輸安全委員会ニュースレターのご案内

標記につきまして「船舶」についての事故等調査事例をご案内致しますと共に
くれぐれも安全運航にご留意下さるようお願い申し上げます。

平成22年1月6日
全国海運組合連合会

Safer Future ~ 安全な未来へ ~

運輸安全委員会ニュースレター

Japan Transport Safety Board Newsletter

- 委員長挨拶 1
- 福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー会合(第1回)の開催について 1
- 事故等調査事例(船舶・航空・鉄道) 2
- 事故等調査報告書の公表 / 事故・重大インシデント調査情報 8

明けましておめでとうございます。

皆様には健やかに新春をお迎えのこととお慶び申し上げます。

昨年は、運輸分野についてしてみると、依然として尊い人命が失われた事故が発生しており、運輸の安全性向上に対する国民の要請も非常に大きいものであると認識しております。

また、昨年9月には、福知山線脱線事故の事故調査報告書に関わり、航空・鉄道事故調査委員会(当時)の委員による情報漏えい等の問題が判明し、これにより、当該事故調査報告書に対する国民の信頼が損なわれるという事態をまねいております。このため、福知山線脱線事故のご遺族・負傷者、外部の有識者等の方々のご指導を得ながら、当該事故調査報告書の信頼性の検証に全力を挙げて取り組んでいるところでございます。この検証では、ホームページ等を利用し、その過程を公開しながら透明性をもって作業を進めてまいり所存です。

今後も当委員会では、ニュースレターを始めとする各種情報の発信が更に利用価値の高いものとなるよう充実に努めてまいりますので、これらを運輸安全の向上の一助としてご活用いただければ幸甚に存じます。

本年の皆様のご多幸を心からお祈りいたします。

運輸安全委員会 委員長

後藤昇弘

福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー会合(第1回)の開催について

昨年12月7日(月)、当委員会において、第1回検証メンバー会合が開催されました。

本会合では、検証メンバーの方々からのご提言等を受け、検証内容と今後の進め方についての意見交換等がなされました。



福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証の過程は当委員会HPで公表しております

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/fukuchiyama/fukuchiyama.html>

事故調査事例

濃霧による視界制限状態で、旅客船と海上タクシーが衝突した事例

船舶

概要：旅客船A船は、船長Aほか1人が乗り組み、旅客18人を乗せ、宮城県石巻市鮎川港から同市金華山港に向けて南東進中、海上タクシーB船は、船長Bが1人で乗り組み、旅客11人を乗せ、金華山港から鮎川港に向けて西進中、濃霧による視界制限の状況下、平成20年5月3日(祝)14時58分ごろ、石巻市牡鹿半島黒埼西方沖で両船が衝突した。A船は、旅客3人及び乗組員1人が、B船は、旅客10人がそれぞれ負傷し、A船には、左舷船首部外板の破孔等が生じ、B船には、船首部ハンドレールの曲損等が生じた。

事故の経過	主な要因等	事故の経過
<p>A船(旅客船) 19トン 16.0m 乗組員：船長Aほか1人 乗客：18人(大人14人子供4人)</p>	<p>事故当時の気象及び海象 天気：霧 風向風速：南東 風力3 視程：30~50m 注意報：濃霧注意報(視程500m以下)</p>	<p>B船(海上タクシー) 6.6トン 11.98m 乗組員：船長B 乗客：11人</p>
<p>14:50ごろ 船長Aは濃霧注意報の発表を承知していたが、発航前点検及び運航の可否判断を行わず</p>	<p>船長Bは同日06時ごろテレビの天気予報を見たが、濃霧注意報の発表は覚えておらず</p>	<p>14:43ごろ 船長Bは運航管理者として必要な気象情報を把握しておらず、また、発航前点検及び運航の可否判断を行わず</p>
<p>定期航路の臨時便として定期便終了後に鮎川港を出港</p>	<p>A 社安全統括管理者は濃霧注意報を入手しておらず、船長Aに運航の可否判断を促さなかった</p>	<p>不定期便の海上タクシーとして金華山港を出港</p>
<p>出港時、灯浮標の視認状況から、視程が約1,300mであることを確認</p>	<p>発航前に、視程が運航基準(A船:500m B船:300m P3参照)に定める条件以下に達するおそれがあると認められる状況</p>	<p>出港時、防波堤の赤灯柱の視認状況から、視程が少なくとも300mはあることを確認</p>
<p>陸前黒埼灯台(黒埼灯台)の北西方付近で針路を約150°に定め、約18.0ノット(kn)の速力で手動操舵により進行</p>	<p style="text-align: center;">安全管理規程不遵守</p>	<p>約16.2knの速力で、手動操舵により金華山瀬戸を西進</p>
<p>黒埼灯台の北西0.8海里(M)付近で、霧のため視程が約30mに制限されるようになったが、海上衝突予防法で定めるところにより、灯火(法定灯火)を表示することも、音響信号(霧中信号)を吹鳴することもなく航行</p>	<p>視程が運航基準の条件以下になった場合に、運航の可否判断等を行わなかった P3参照</p>	<p>14:49ごろ 黒埼灯台から076° 900m付近で、霧のため視程が約50mまで制限されるようになったので約9.0knに減速したが、法定灯火を表示することも、霧中信号を吹鳴することもなく航行</p>
<p>14:57ごろ レーダー(0.5Mレンジ)で左舷船首方40° 0.4M付近にB船の映像を初めて認めたが、B船と衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず</p>	<p>船長Aは、金華山港から鮎川港に向かう船のレーダー映像であり、陸から大きく離れて金華山港に向かう自船とは左舷を対して通過するものと判断し、レーダープロットイングなどによる系統的な観察を行っていなかった</p>	<p>黒埼灯台から215° 250m付近で針路を約286°に定め、約8.0knに減速</p>
<p>0.2M付近でレーダー映像を見たとき、その方位が少し左に変化しているように感じた</p>	<p>それまでの経験から、この時間帯にこの付近を航行しているのは自船だけだとの思い込み</p>	<p>レーダー(1.5Mレンジ)画面にあまり目を向けず西進を続けた</p>
<p>0.1M付近でレーダー映像を見たとき、衝突の危険を感じ、右舵約5°をとり、約16.0knに減速</p>		<p>14:58ごろ B船の左舷船首とA船の左舷船首とが衝突し、初めてA船の存在を知る</p>
<p>14:58ごろ A船の左舷船首とB船の左舷船首とが衝突</p>		

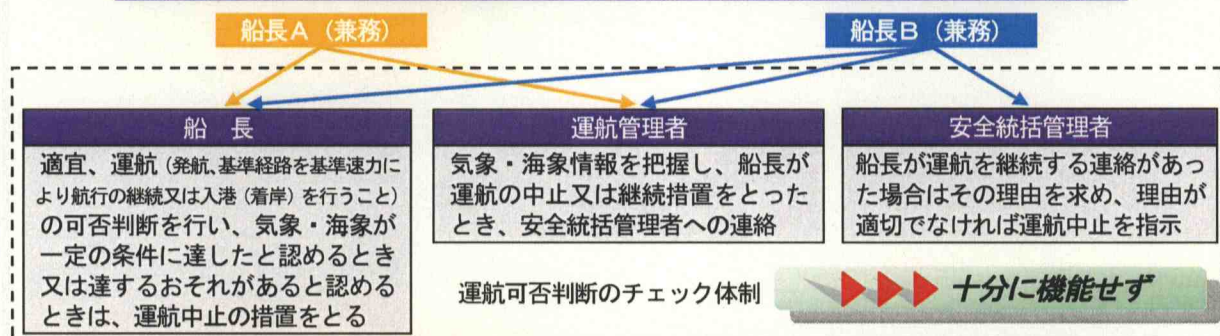
宮城県石巻市
牡鹿半島
陸前黒埼灯台
鮎川港
黒埼
半島
金華山港
金華山
網地島
金華山瀬戸

推定航行経路図

再発防止のための具体的対策

本事故では、A船及びB船ともに安全管理規程の内容を十分に理解しておらず、安全管理規程に定められた運航中止の判断をしていませんでした。船長Aが運航管理者を、また、船長Bが運航管理者及び安全統括管理者を兼務し、運航の可否判断における船長、運航管理者及び安全統括管理者によるチェック体制が十分に機能しなかった可能性があります。

運航の可否判断におけるチェック体制及び運航の可否判断を行わなかった要因



A社の運航基準

発航を中止する発航地港内の気象・海象条件
 風速 12m/s 以上、波高 1.0m 以上及び視程 500m 以下
航行中、視程が 500m 以下に達したと認めるとき
 基準航行を中止し、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は基準経路変更の措置をとらなければならない

B事業者の運航基準

発航を中止する発航地港内の気象・海象条件
 風速 12m/s 以上、波高 1.0m 以上及び視程 300m 以下
航行中、視程が 300m 以下に達したと認めるとき
 基準航行を中止し、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は基準経路変更の措置をとらなければならない

A船及びB船とも航行中に運航基準に定められた運航中止の条件に達したと認められる状況となったとき、運航の可否判断を行わず、そのときの状況に適した安全な速力とするなどの措置もとらなかった

船長Aが安全管理規程の内容を十分に理解していなかった

安全統括管理者が気象情報を入手していなかった

船長Bが安全管理規程の内容を十分に理解していなかった

A社が船長Aに対して十分な安全教育等を行わなかった

運航可否判断における船長、運航管理者及び安全統括管理者によるチェック体制が十分に機能しなかった

発航前の運航可否判断も含め、安全管理規程を遵守していなかった

当委員会は、同種事故の再発防止の観点から、以下のとおり所見を示しました。

所見

本事故は、安全統括管理者あるいは運航管理者の立場にある船長が、気象情報を十分に把握せず、また、視程が運航基準に定める条件以下となったとき、運航中止の措置をとらなかったなど、自らが管理する安全管理規程を遵守していなかったこと、並びに運航の可否判断において、船長、運航管理者及び安全統括管理者によるチェック体制が十分に機能していなかったことから、船舶運航事業者全体として安全管理規程の目的である輸送の安全確保について、十分に理解していなかったことにより発生したものと考えられる。

船舶運航事業者は、海上において人命を預かる自らの使命を再確認し、安全管理規程の目的である輸送の安全確保について、全社員に対して意識の徹底を図ることが必要である。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。(平成21年11月27日公表)

http://www.mlit.go.jp/jtsb/21/MA2009-11-1_2008tk0009.pdf

事故防止分析官の

ひとこと

本事故は、自らの判断や経験に基づく思い込みにより、両船ともレーダーによる適切な見張りを行っていませんでした。霧中航行では、その時の状況に適した安全な速力とし、レーダーによる適切な見張りや霧中信号を行うことで、互いに早く相手船を認識できるよう努め、避航動作をとるための時間的な余裕をもつことが大切です。

事故等調査報告書の公表 [H21.9.1-11.30]

航空

航空事故インフォメーション <http://jtsb.assistmicro.co.jp/jtsb/aircraft/new/air.asp>

■ 航空事故

公表日	発生年月日	発生場所	型式	運航者	備考
H21.9.18	H20.9.26	東京都調布飛行場	セナ式T210K型	個人	
H21.9.18	H20.12.28	栃木県下都賀郡藤岡町	アレキサンダー・シュライハー式ASK23B型	個人	
H21.9.18	H21.4.5	岐阜県高山市丹生川町	デー・ジー式DG-800B型	個人	
H21.10.30	H20.2.10	島根県松江市上空	ボーイング式737-300型	中国国際航空公司	
H21.10.30	H20.10.23	秋田県仙北市 田沢湖生保内場外離着陸場	アエロパシアル式SA315BアルエットⅢ型	東邦航空(株)	
H21.11.27	H20.8.19	大阪府八尾市志紀町	セナ式TU206F型	第一航空(株)	所見

鉄道

鉄道事故インフォメーション <http://jtsb.assistmicro.co.jp/jtsb/railway/rail.asp>

■ 鉄道事故

公表日	発生年月日	事業者	線区	種類	備考
H21.10.30	H21.3.30	八戸臨海鉄道(株)	八戸臨海鉄道線	踏切障害事故	
H21.10.30	H20.8.12	近畿日本鉄道(株)	鈴鹿線	列車火災事故	
H21.11.27	H21.2.14	北海道旅客鉄道(株)	釧網線	列車脱線事故	

■ 鉄道重大インシデント

公表日	発生年月日	事業者	線区	種類	備考
H21.9.18	H21.1.15	北海道旅客鉄道(株)	函館線	信号違反	

船舶

船舶事故インフォメーション <http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship.html>

■ 船舶事故等のうち重大なもの

公表日	発生年月日	事故名	発生場所	備考
H21.11.27	H20.5.3	旅客船ドリーム海上タクシー第十一住吉丸衝突	宮城県石巻市牡鹿半島黒崎西方沖	所見

■ 船舶事故経過報告

公表日	発生年月日	事故名	発生場所	備考
H21.10.30	H20.7.22	貨物船NORD POWER貨物船HAI YING衝突	関門港	
H21.10.30	H20.9.1	貨物船RICKMERS JAKARTAはしけ18新栄丸作業員死傷	京浜港横浜第1区山下ふ頭3号岸壁	

事故・重大インシデント調査情報

[H21.9.1-11.30]

(運輸安全委員会で新たに調査に着手した事故等)

単位: 件	航空	鉄道	船舶	
			東京	地方
事故	7	1	3	316
重大インシデント	1	1	1	55

昨年は年4回の定期刊行に加え、特集号を含めると計6回の刊行を数えるに至りました。同年実施した読者アンケートでは、皆様から貴重なご意見を多数頂戴しており、2010年はこれらを具体化する年としてとらえ、各種改善に努めてまいります。(H.I)

ご意見お待ちしております

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-2

国土交通省 運輸安全委員会事務局

担当: 参事官付 事故防止分析官

TEL 03-5253-8111(内線 54238) FAX 03-5253-1680

URL <http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>

e-mail jtsb_analysis@mlit.go.jp