

問い合わせ先

運輸安全委員会事務局参事官付

事故防止分析官 梅沢（内線 54232）

事故防止調査官 浜西（内線 54238）

直通 03-5253-8823

平成 24 年 1 月 25 日
運輸安全委員会

貨物船 MARINE STAR コンテナ専用船たかさご衝突事故に係る 安全勧告に対する措置状況について

運輸安全委員会は、平成 21 年 2 月 20 日に備讃瀬戸東航路内で発生した貨物船 MARINE STAR コンテナ専用船たかさご衝突事故の調査において、平成 23 年 10 月 28 日に事故調査報告書の公表とともに MARINE STAR の船舶管理会社である BLUE MARINE MANAGEMENT CORP.に対して下記 1 のとおり安全勧告を行ったところですが、今般、安全勧告に対する措置状況について同社から別添のとおり通知を受けましたのでお知らせします。

なお、同社から通知のあった安全勧告に対する措置状況の内容（仮訳）は下記 2 のとおりであり、同社の措置状況については、安全勧告の内容に沿ったものとなっています。

記

1 運輸安全委員会が行った安全勧告の内容

本事故は、夜間、坂出港沖の備讃瀬戸東航路において、MARINE STAR（以下「A 船」という。）が北進中、たかさご（以下「B 船」という。）が備讃瀬戸東航路をこれに沿って東進中、A 船が航路をこれに沿って航行している B 船を避けなければならなかったが、A 船が B 船の船尾方を通過しようとし、B 船の船首方に接近する状況であることに気付かずに衝突するおそれがある態勢となって航行して発生した。

本事故の場合は、幸いにして甚大な海洋汚染をもたらす事態には至らなかったものの、事故発生場所は、船舶交通がふくそうし、また、漁業活動の活発な

我が国の海運、水産を支える重要な海域である。

運輸安全委員会は、本事故調査の結果を踏まえ、パナマ共和国海運庁、A船の船舶所有者である ASIA SHIPPING NAVIGATION S. A. 及び船舶管理会社である BLUE MARINE MANAGEMENT CORP. に対し、次の措置をとることを勧告する。

パナマ共和国海運庁は、ASIA SHIPPING NAVIGATION S. A. に対し、BLUE MARINE MANAGEMENT CORP. が運航の安全を図るため適切な船舶管理を行うよう指導するべきである。

ASIA SHIPPING NAVIGATION S. A. は、BLUE MARINE MANAGEMENT CORP. に対し、寄港国の航行ルールを遵守するとともに、適切な航海当直体制をとって運航の安全を図ることを指示するべきである。

BLUE MARINE MANAGEMENT CORP. は、管理する船舶がこの海域を航行する場合には、遵守すべき航行ルールについて具体的で明確な指導を行うとともに、船橋当直要員を増強するなどして航行の安全を確保することを指示するべきである。

2 安全勧告に対し、BLUE MARINE MANAGEMENT CORP.から通知のあった措置状況の内容（仮訳）

貴委員会の、平成 23 年 10 月 28 日付の文書及び最終報告書を受領いたしました。我々は同報告書を精査したうえ、本衝突事故に関する安全勧告に同意いたします。

BLUE MARINE MANAGEMENT CORP.(BMMC)では次のとおり措置を講じたことをお知らせいたします。

1. BMMC は、乗組員が本事故をより理解するよう、本事故の根本原因及び再発防止策について述べた"船長への指示書(Instruction to Master)"をすべての管理船舶に対して周知しました。
2. BMMC は、乗組員が正確かつ安全に航海手順を実施できるよう、船橋要員に対して船上での訓練を実施しています。
3. BMMC は、本事故以降、通年の"衝突及び乗揚防止キャンペーン"を開始しており、特に、船隊の中で日本の港における狭水道等を航行するすべての船

船に対して、絶えず注意を喚起し、乗組員に安全航行を意識させています。

4. BMMC は、船舶の安全な運航を検査する海務監督が定期的に訪船することによる、報告制度を通じて、安全管理システムの手順が遵守され、かつ安全行動の評価が実施されるよう監視・確保しています。

BMMC は、本事故に関して貴機関が実施した調査に深く感謝しており、事故の再発防止とより一層の安全航行の促進のため、管理船舶に対する監視を継続してまいります。



BLUE MARINE MANAGEMENT CORP.
SHIP'S MANAGERS



To : JAPAN TRANSPORT SAFETY BOARD
2-1-2, Kasumigaseki, Chiyoda-ku
Tokyo 100-8918
Japan

15 Dec 2011

Att: Dr. Norihiro Goto
Chairman

Dear Sir,

Re : Safety Recommendation and Final Report on the Investigation of the collision between cargo ship MARINE STAR and container ship TAKASAGO at Bisan Seto in Japan on February 20, 2009.

Received your letter of October 28, 2011 and the attached final investigation report. We have read and studied the final investigation report and we agreed to the safety recommendations regarding this collision accident.

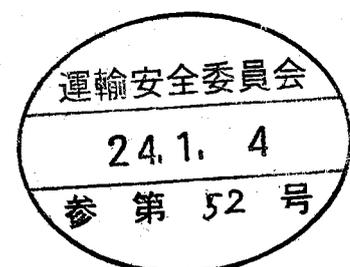
Please be advised that Blue Marine Management (BMMC) carried out followings:

1. BMMC disseminated " Instruction to Master " to all managed ships regarding this incident for crew further awareness of the accident stating its root cause and countermeasures to avoid recurrence.
2. BMMC provide onboard training for bridge personnel to ensure crew are competent to implement navigational procedures correctly and safely.
3. BMMC launched a year round "Campaign against Collision and Stranding "since the incident and constantly remind all vessels in the fleet especially passing narrow channels at Japanese ports , likewise to ensure the crew awareness of safe navigation.
4. BMMC monitor and ensure that the procedures of the safety management system has been followed and carrying out evaluation of the safety performance through reporting systems , by constant visiting of ships by Superintendent to check the safety operation of the vessel.

BMMC highly appreciate your authority for carrying out investigation with this accident and ensure to continue and keep monitor its managed ships to further enhance safety navigation and avoid recurrence of the incident.

Sincerely yours,

BMMC/GM



貨物船MARINE STAR コンテナ専用船たかさご衝突事故に係る安全勧告に対する措置状況について

◇本事故の概要 (H21. 2. 20発生)

貨物船MARINE STARは、船長ほか16人が乗り組み、坂出港沖を北進中、また、コンテナ専用船たかさごは、船長ほか4人が乗り組み、備讃瀬戸東航路を東進中、平成21年2月20日06時15分ごろ、両船が衝突した。

MARINE STARには、左舷船尾外板に凹損等が生じ、たかさごには、船首に凹損等が生じたが、両船にはいずれも死傷者はいなかった。

[本事故の原因分析] (調査報告書公表日:H23. 10. 28)

◆本事故は、夜間、坂出港沖の備讃瀬戸東航路において、MARINE STARが北進中、たかさごが備讃瀬戸東航路をこれに沿って東進中、MARINE STARがたかさごの船尾方を通過しようとして操船していたものの、たかさごの船首方に接近する状況であることに気付かずに衝突するおそれがある態勢となって航行し、また、たかさごが見張りをせずに航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

◆MARINE STARがたかさごの船首方に接近する状況であることに気付かずに衝突するおそれがある態勢となって航行していたのは、MARINE STARの船長が、たかさごのコンパス方位の変化や接近状況をレーダー等で確認しなかったことによるものと考えられる。

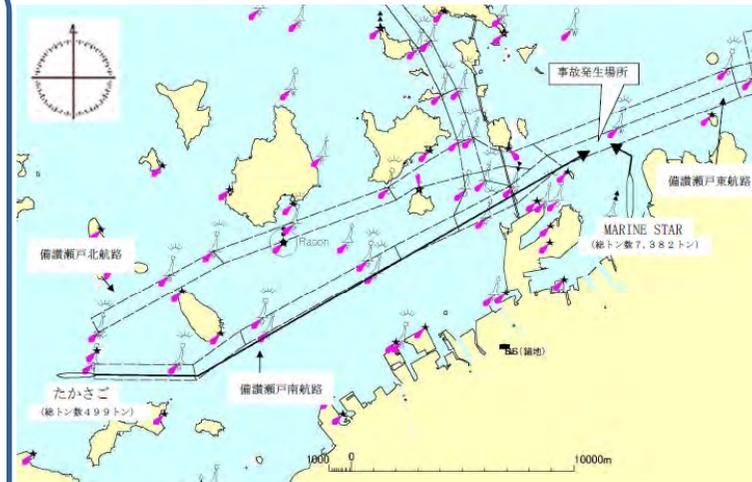
◆MARINE STARが、見張り及びレーダー監視の専任の要員を配置するなどの適切な船橋当直体制をとっていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。

◆たかさごが見張りをせずに航行したのは、たかさごの航海士が、MARINE STARが陸岸沿いを北東進し、たかさごより速力が速いと思ったことから、たかさごの前方で北東進して備讃瀬戸東航路に入り、東進するものと思込み、GPSプロッターの操作を行っていたことによるものと考えられる。



MARINE STAR

たかさご



推定航行経路図

[安全勧告の内容] (H23. 10. 28)

パナマ共和国海運庁は、MARINE STAR船舶所有者に対し、MARINE STAR船舶管理会社が運航の安全を図るため適切な船舶管理を行うよう指導するべきである。

MARINE STAR船舶所有者は、MARINE STAR船舶管理会社に対し、寄港国の航行ルールを遵守するとともに、適切な航海当直体制をとって運航の安全を図ることを指示するべきである。

MARINE STAR船舶管理会社は、管理する船舶がこの海域を航行する場合には、遵守すべき航行ルールについて具体的で明確な指導を行うとともに、船橋当直要員を増強するなどして航行の安全を確保することを指示するべきである。

[MARINE STAR船舶管理会社の安全勧告に対する措置状況] (H24. 1. 4)

1. 乗組員が本事故をより理解するよう、本事故の根本原因及び再発防止策について述べた"船長への指示書(Instruction to Master)"をすべての管理船舶に対して周知
2. 乗組員が正確かつ安全に航海手順を実施できるよう、船橋要員に対して船上での訓練を実施
3. 本事故以降、通年の"衝突及び乗揚防止キャンペーン"を開始し、特に、船隊の中で日本の港における狭水道等を航行するすべての船舶に対して、絶えず注意を喚起し、乗組員に安全航行を意識させている
4. 船舶の安全な運航を検査する海務監督が定期的に訪船することによる報告制度を通じて、安全管理システムの手順が遵守され、かつ、安全行動の評価が実施されるよう監視・確保