

## 運輸安全委員会は、令和2年7月30日(木)、84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 31、軽微 39 計71件	インシデント： 軽微13 計13件
事故等種類(件)	乗揚19、衝突16、死傷等12、衝突(単)11、転覆4、施設損傷4、浸水3、火災2	運航不能11(機関故障6、絡索3、燃料供給不能2、)、座洲2
関係船舶(隻)	漁船30、プレジャーボート24、貨物船6、旅客船4、遊漁船4、 コンテナ船3、水上オートバイ2、その他16 計89隻	プレジャーボート7、水上オートバイ2、貨物船1、漁船1、遊漁船1、その他1 計13隻
死傷者等(人)	死亡5、重傷8、軽傷9、行方不明1 計23人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び広島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 明石海峡航路で、自動車専用船と漁船とが衝突した事例

明石海峡航路を西進中の自動車専用船と、同航路を横断するため南東進中の漁船とが衝突した

### ② 広島港で、コンテナ船と航路航行中の貨物船とが衝突した事例

港内を揚錨して岸壁に向かうコンテナ船と、航路航行中の貨物船とが衝突した

## 海難防止への インフォメーション

### ① 自動車専用船 A(60,213ト) 漁船B(3.7ト) 衝突

(明石海峡航路を西進中の自動車専用船と、同航路を南東進中の漁船とが衝突した)

**【事故概要】** 夜間、自動車専用船A(マーシャル諸島共和国籍、水先人乗船、60,213ト)は、明石海峡を西進中、漁船B(3.7ト)は、同航路を横断して南東進中、両船が衝突した

#### 《原因・背景》

◎水先人Aは進路保持に意識を向けて航行を続け、船長Bは航路を東進中の船舶に意識を向けて入航した後も、南東進して横断を続けていた

・水先人Aは、自らB船の接近に気付いておらず、また、船長A及び航海士Aから、B船の接近について報告はなかった

・水先人Aは、船長Aに対し、航路外の状況についても注意して見張りを行うよう具体的な要求をしていなかった

・船長Bは、東進中の船舶に意識を向け、西進中のA船に気付いていなかった

#### 《 関連情報 》

・水先人Aは、漁船が出港する時間帯であることを知っていたが、漁船はA船を避けて航行するものと思っていた

・水先人Aは、本事故直前に昼間信号灯を使用したが、船長Bに気付かせることができなかった

・船長Aは、航海士Aに対して航路外の状況についての見張りの指示が徹底されていなかった

・船長Bは、明石海峡大橋南側橋脚を船首目標とした後、航路の状況を十分に確認していなかった

・船長Bは、西方から東進する船舶が数隻あり、どの船舶の船尾方を通過しようか考えていたことから、西進中のA船に気付いていなかった

#### 【発生日時】

令和元年9月2日  
04時22分ごろ

#### 【発生場所】

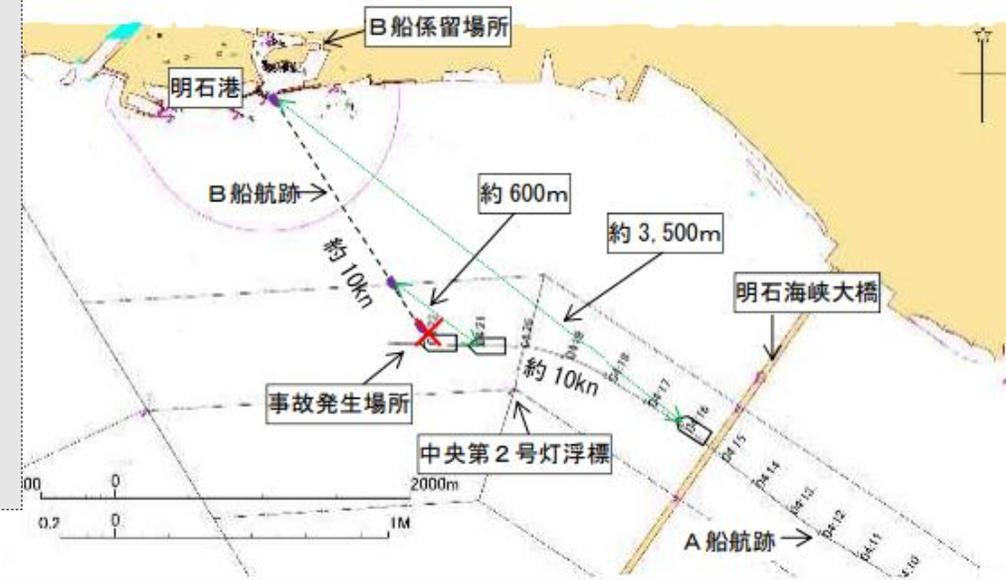
明石海峡航路

#### 【死傷者】

A: なし  
B: 軽傷1人(船長)

#### 【損傷等】

A: 右舷船首外板  
擦過痕  
B: 船首部圧壊等



#### 《再発防止及び被害軽減に役立つ事項》

- ・航路を横断する船舶は、入航前に航路航行船舶の通航状況を十分に把握すること
- ・航路外から航路に入る船舶は、航路航行船舶の進路を避けること
- ・航路航行船舶は、航路外、航路付近の漁船等について見張りを行うこと
- ・航路を航行する大型船舶は、操舵室から視認できない領域があること及び漁船等との連絡通信手段がないことを考慮し、航路外から接近する漁船等に対し、短音5回以上の汽笛による警告信号を行うこと
- ・水先人は、船長に対し、季節、時刻、地形、潮流、船舶の通航状況及び海上工事の状況等を考慮し、具体的にその場の状況に応じた見張りを要求すること
- ・水先人は、船長及び乗組員との意思疎通及び情報共有を図るため、BRMを積極的に活用すること

海難防止への  
インフォメーション

② コンテナ船A(5,034ト) 貨物船B(2,223ト) 衝突

(揚錨して岸壁に向け航行中のコンテナ船と、航路航行中の貨物船とが衝突した)

【事故概要】 広島港において、コンテナ船A(バハマ国籍、5,034ト)は、北東進中、貨物船B(パナマ共和国籍、2,223ト)は、東北東進中、両船が衝突した

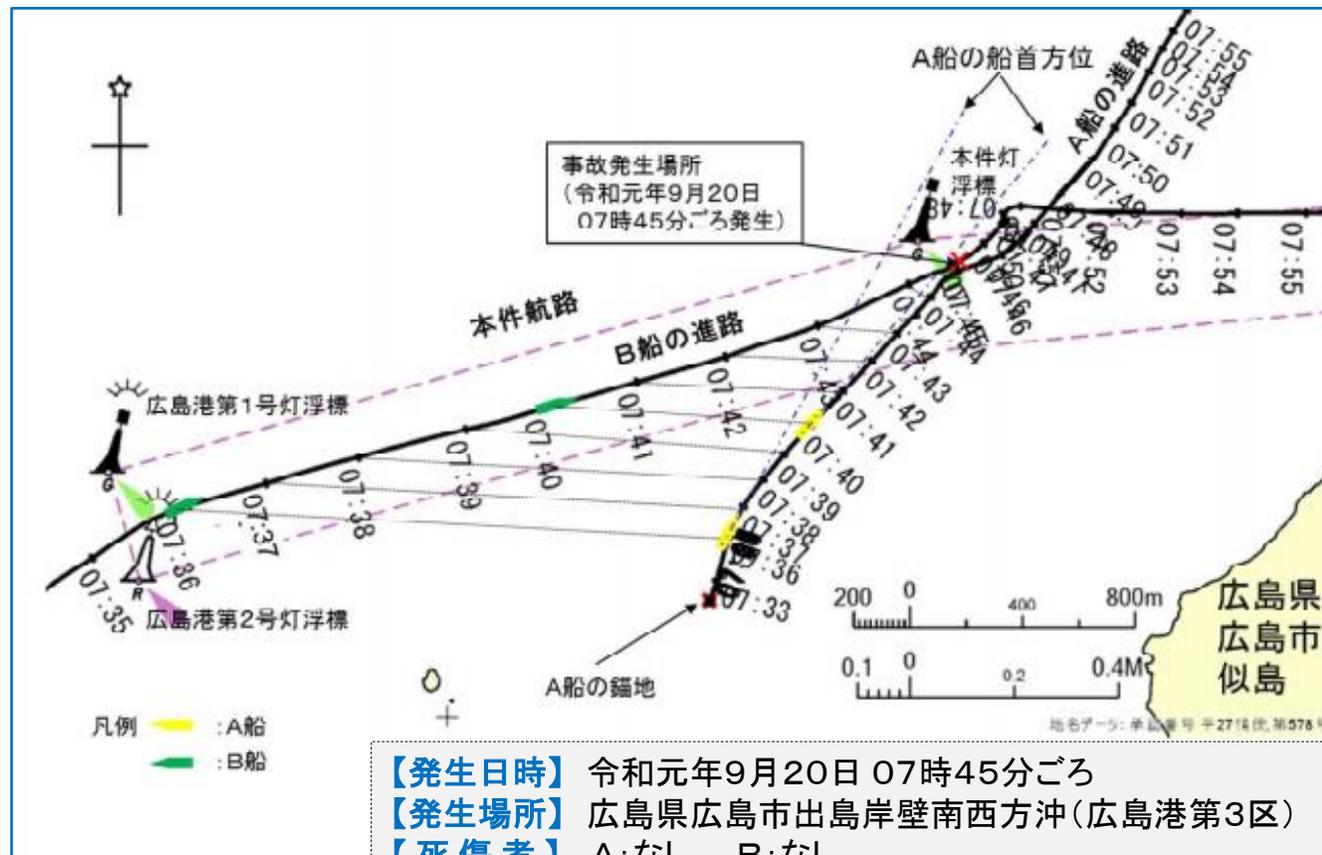
《原因》

- ◎ 船長Aが、広島港第3号灯浮標(本件灯浮標)の東方をB船より先に航行できると思い、小刻みに右に進路を変更しながら航行した
- ◎ 船長Bが、航路外から北東進してくるA船を右舷方にみて航行しようと思ひ、警告信号を吹鳴しないまま衝突を避けるための動作が遅れた

《背景・関連情報》

- ・船長Aは、小刻みに右に進路を変更したことから、B船の方位変化が少ないことに気付かなかった
- ・船長Aは、B船に対してVHFでA船の船尾方を通過するように伝えたが、応答がなく、B船が了解したと思った
- ・船長Aは、小刻みに右に進路を変更し、B船の相対方位が左舷船尾方に移動したように見えた
- ・船長Bは、A船を右舷方にみて航行しようと思ひ、同じ針路及び速力で航行し、警告信号を吹鳴して衝突を避けるための動作が遅れた
- ・船長Bは、B船が広島航路(本件航路)を航行中なので、A船がB船を避けると思ひ、A船に対してVHFで右に針路をとるように伝え、同じ針路及び速力で航行した

\* 本調査報告書は、R2.7.30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。



【発生日時】 令和元年9月20日 07時45分ごろ  
 【発生場所】 広島県広島市出島岸壁南西方沖(広島港第3区)  
 【死傷者】 A:なし B:なし  
 【損傷等】 A:左舷船首部外板に曲損  
 B:右舷船首部外板に破口を伴う凹損

《再発防止策》

- ・VHFを活用して意思疎通、航行意図を確認、衝突を避けるための措置を採る
- ・航路外から航路に入航する際は、航路航行中の船舶の進路を避ける
- ・他の船舶の操船意図に疑問がある場合には警告信号を吹鳴する