

運輸安全委員会は、令和3年4月22日(木)、63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18、軽微28	計47件	インシデント： 重大・軽微以外1、軽微15	計16件
事故等種類(件)	衝突17、乗揚11、死傷等9、衝突(単)5、転覆2、浸水2、火災1		運航不能(機関故障)10、座洲5、運航阻害1	
関係船舶(隻)	漁船21、プレジャーボート14、貨物船11、水上オートバイ8、油タンカー2、旅客船2、その他10	計68隻	プレジャーボート7、漁船3、貨物船2、油タンカー、ミニボート、水上オートバイ、旅客フェリー各1	計16隻
死傷者等(人)	死亡3、重傷5、軽傷12	計20人		

上記事故のうち、東京(委員会事務局)及び神戸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 来島海峡中水道を南進中の貨物船が、中渡島西側の浅所に乗り揚げた事例

貨物船が、広島県福山港へ向けて来島海峡航路を航行中、馬島と中渡島間の中水道最狭部に向けて右転する際、回頭が緩慢で、中渡島西側の浅所に乗り揚げた

② 明石海峡西方沖で、西進中の貨物船と、えい網しながら東北東進中の漁船とが衝突した事例

明石海峡西方で、貨物船が西進中、漁船が船首を北東に向け、えい網しながら潮流に圧流されて東北東進中、貨物船の船首部と漁船の右舷船尾部とが衝突した

TOPIX

報告書のフォントが変わり、読みやすくなりました！

4月

水先人Aは、中渡島西側に近づく
操船することで南方に向かう潮流に
法を考えながら双眼鏡で来島海峡大
流されて航路から外れていることに

3月迄

船長Bは、右舷側の窓越しにA
の危険を感じたので左舷側のドア
原してきたことを感じたので右舵
船がA船の球状船首を右転して乗

海難防止への
インフォメーション

①貨物船A(101,933トン) 乗揚

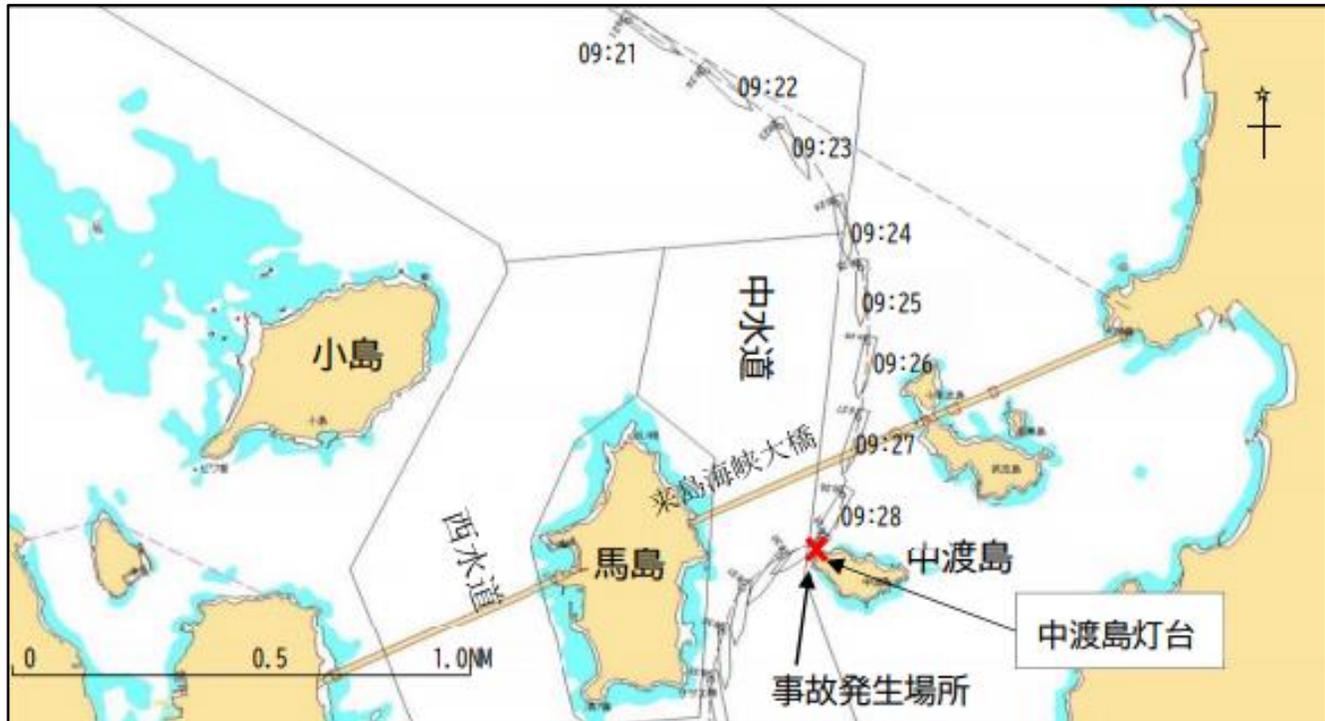
(貨物船が、来島海峡中水道を南進中、中渡島西側の浅所に乗り揚げた)

【事故概要】 貨物船A(101,933トン、パナマ共和国籍、21人乗組、水先人乗船、鉄鉱石64,809トン積載)は、福山港に向けて今治市馬島沖の来島海峡中水道を南進中、中渡島西側の浅所に乗り揚げ、左舷側外板に凹損等を生じた

《原因・背景》

◎南流に転流後の中水道に向かって右転した際、(*1)回頭が緩慢であったため、圧流されて航路外に出され、(*2)引き続き右回頭が緩慢な状態で中渡島西側に接近し、同島西側の浅所に乗り揚げた

- *1 水先人が、舵角指示とは異なる針路指示により操船を行った(関連情報参照)
- *2 水先人が、航路外に出た後も目視のみで船位を確かめながら針路指示により操船を続け、また、操舵手が、針路指示されたことにより、大きな舵角を取らなかった
- ** 船長が、特殊な流れがある来島海峡の中水道を東航で通航するのが初めてで、水先人の技量を信頼して操船を委ねるしかないと思い、航路外に出された後も、安全管理マニュアルに定める、速やかに水先人に操船の助言を行い、躊躇わずに操船指揮を行わなかった



《関連情報》

- 一般的に、操船者が針路を指示する操舵号令で回頭した場合、操舵手は舵角を小さく取る傾向にあり、小さい舵角で針路に合わせることで、直接舵角を指示する操舵号令で回頭するよりも回頭角速度が遅くなり、航跡は大回りとなる
- 来島海峡は潮の流れがきついため舵が効きにくいので、内海水先人区水先人会では、舵角を指示した操船を行うようになっている
- 来島海峡の潮流は、08時47分北流から南流に転流し、09時28分ごろは、南流約1.7ノットであった

【発生日時】 令和元年7月22日 09時28分ごろ
【発生場所】 愛媛県今治市中渡島西側の浅所
【死傷者】 なし
【損傷等】 1～7番バラスタンク左舷側外板に凹損、破口等

* 本調査報告書は、R3.4.22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。

《再発防止策》(船舶管理会社及び運航者並びに内海水先区水先人会により事故後に講じられた措置については、事故調査報告書を参照のこと)

- (1) 水先人は、所属の水先人会が作成した操船指針を遵守すること
- (2) 水先人は、目視のみに頼らず、ECDIS、PPU等(電子機器)も用いて常に船位の確認を行うこと (PPU:パイロットサポーター(Portable Pilot Unit)の略称)
- (3) 水先人は、来島海峡航路の航行において、航路内を航行すること
- (4) 船長は、水先人の操船に疑問を持った際、安全管理マニュアルに従って速やかに水先人に操船の助言を行い、また、本船の安全航海を損なうと判断した場合、躊躇わず操船指揮を行うこと

海難防止への
インフォメーション

②貨物船A(286トン) 漁船B(4.8トン) 衝突

(西進中の貨物船と、船首を北東に向け、えい網しながら潮流に圧流されて東北東進する漁船とが衝突した)

【事故概要】 貨物船A(286トン、4人乗組、空船)は、岡山県水島港に向けて西進中、漁船B(4.8トン、1人乗組)は、底びき網をえい網しながら東北東進中、両船が衝突し、それぞれ損傷を生じた

《原因・背景等》

A船が西進中、B船が船首を北東方に向け、えい網しながら東方に流れる潮流に圧流されて東北東進中、

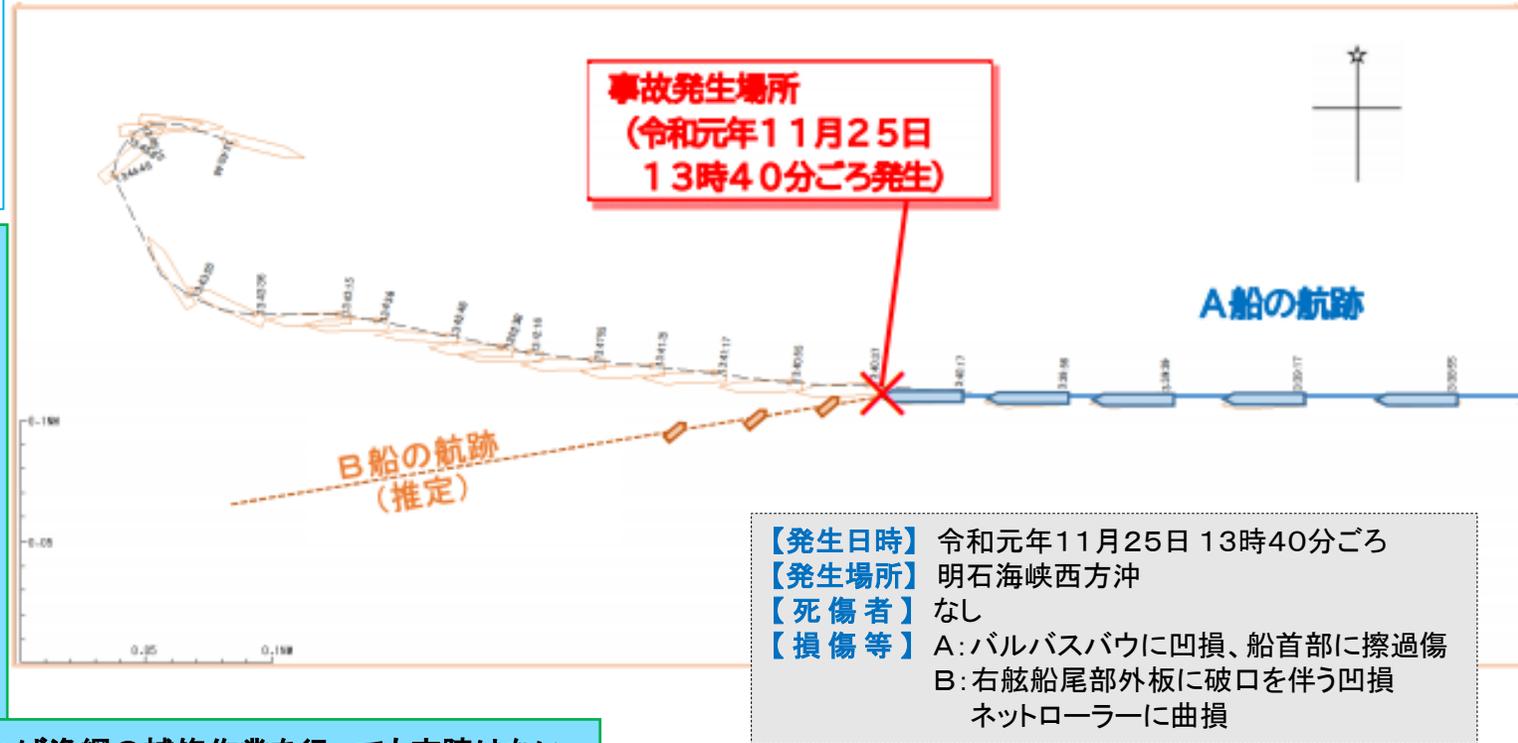
- ◎ 航海士Aが、(*1)B船がA船の船首方を通過するだろうと思い、針路を保持して航行を続けた
- ◎ 船長Bが、(*2)漁網の補修作業を行いながら航行を続けた

*1 航海士Aは、B船が船首を北東方に向けて航行しており、A船の速力を考えるとB船が間もなくA船の針路上の前方を左方から右方に通過するよう見えたことから、船首方を通過するだろうと思った

*2 船長Bは、周囲に航行の支障となる他船を見掛けず、少しの時間であれば漁網の補修作業を行っても支障はないと思い、船尾甲板で椅子に腰を掛けた姿勢で漁網の補修作業を行いながら航行を続けたことから、右舷方から接近するA船に気付かなかった

《再発防止策》

- (1) 船橋当直者は、衝突のおそれを判断する場合、他船の船首方向と自船の速力のみで安易に判断せず、潮流の影響等も考慮して、**相対方位の変化と相対距離の状況を継続的に観察**して判断すること
- (2) 船橋当直者は、衝突を避けるための動作を行う場合、相手船の状況を適切に把握し、**十分に余裕のある時機に転舵を行う**こと
- (3) 1人で乗組む漁船の船長は、船尾甲板上で作業を行う場合でも、**周囲の見張りを継続した状態で行い**、接近する**他船の早期発見に努める**こと



* 本調査報告書は、R3.4.22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》

- ・航海士Aは、13時02分ごろ、約9.5ノットの速力で自動操舵により西進中、レーダーのエコトレイルでB船が航行中であることを知った
- ・船長Bは、約2.5ノットの速力でえい網していた
- ・潮流は、東流約1.5ノットであった