

## 運輸安全委員会は、令和4年10月27日(木)、52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:重大なし、重大・軽微以外 26、軽微 21 計47件	インシデント: 重大なし、重大・軽微以外なし、軽微 5 計5件
事故等種類(件)	乗揚16、衝突11、死傷等11、衝突(単)4、転覆2、施設等損傷2、 浸水1	運航不能3(絡索1、燃料不足1、バッテリー過放電1)、安全阻害1、 座洲1
関係船舶(隻)	プレジャーボート15、貨物船13、漁船13、タンカー6、引・押船5、 旅客船3、遊漁船3、作業船1、非自航船1、公用船1 計61隻	プレジャーボート3、旅客船1、漁船1 計5隻
死傷者等(人)	死亡3、行方不明 1、重傷9、軽傷10 計23人	

上記事故のうち、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 備讃瀬戸東航路で油タンカーが同航路中央第3号灯浮標に衝突した事例

備讃瀬戸東航路で、西航する油タンカーが右回頭中、左舷側が同航路中央第3号灯浮標に衝突した

### ② 山口県大島瀬戸西口で貨物船が浅所に乗揚げた事例

大島瀬戸西口で、東北東進中の貨物船が、沖ノ離岩(おきのはなれいわ)付近の浅所に乗り揚げた

海難防止への  
インフォメーション

① 油タンカーA(160,274トン) 衝突(灯浮標)

(備讃瀬戸東航路で、西航する油タンカーが右回頭中、左舷側が同航路中央第3号灯浮標に衝突した)

**【事故概要】** 備讃瀬戸東航路において、西航する油タンカーA(160,274トン、25人乗組、重油約186,336kℓ積載、外国籍、水先人乗船)は、左舵一杯として左舷船首方の漁船(本件漁船)を右舷側に避けたのち、同航路中央第3号灯浮標(本件灯浮標)の北方に向けようと右舵一杯として右回頭中、左舷船尾部付近と本件灯浮標とが衝突し、本件灯浮標がA船の船底に入って水没した

**【発生日時】** 令和3年10月6日 08時52分ごろ

**【発生場所】** 備讃瀬戸東航路

**【死傷者】** なし

**【損傷等】** A 船: 左舷中央部外板に擦過傷

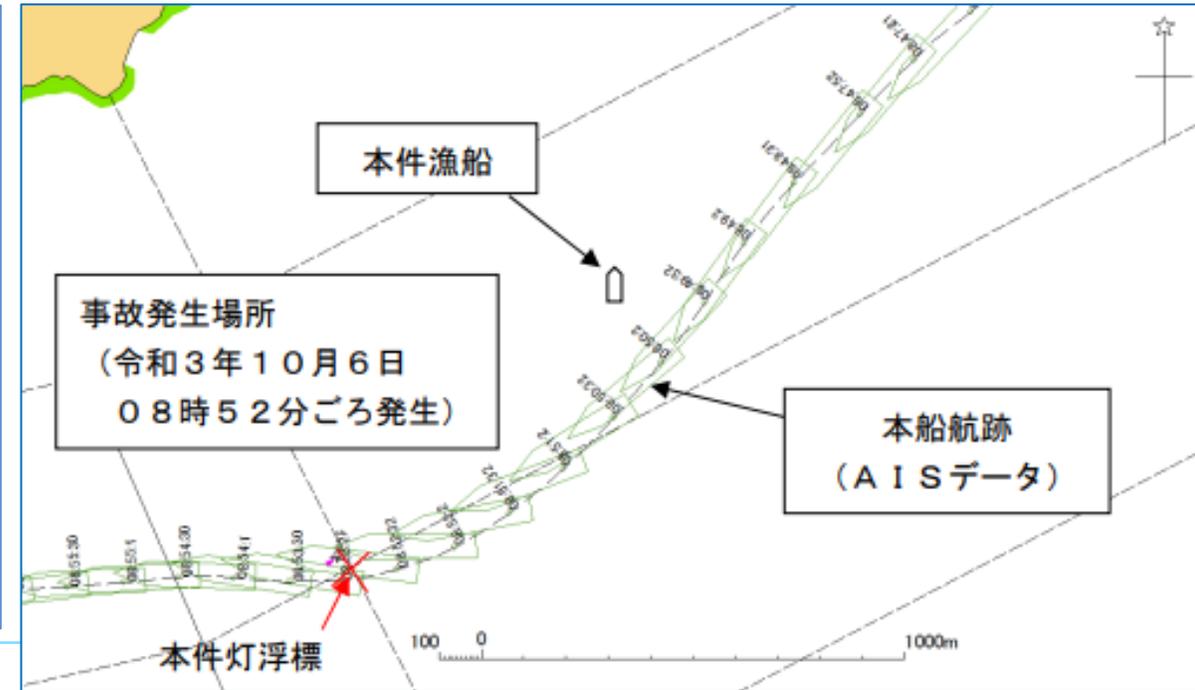
灯浮標: 頭標に凹損、LED浮標灯器に破損、太陽電池モジュールの脱落等

**《原因・背景等》** 本船が、男木島西方沖において、約1.7knの西流があり、漂流中の本件漁船が本件灯浮標の北東方約0.5Mに接近する状況下、備讃瀬戸東航路の西航航路(本件西航航路)を約12knの速力で航行中、

◎水先人Aが、本件漁船及び本件灯浮標の距離が事前に確認した約1Mから大きく変化しないと思ひ、本件西航航路北側から左転して南西進し、本件漁船の南方で右転して本件灯浮標の北方を通航しようと思ひ、航行を続けたため、本件灯浮標の北東方約0.5Mに接近した本件漁船の南方で右舵一杯としたものの、旋回の範囲にあった本件灯浮標を左舷方に避けられずに衝突した

○船長及び水先人Aは、本件西航航路の北側から南西進する際、潮流が西流約1knで影響が少ないと思つたことから、本件漁船及び本件灯浮標の距離が、事前にレーダー等で確認した時と大きく変化することがなく、本件漁船の南方で右転しても約1Mの距離の本件灯浮標の北方を通過できると思つた

○本件漁船及び本件灯浮標の距離は、本件漁船が西流約1.7knの潮流で圧流されたことにより、本事故時、水先人A及び船長がレーダー等で確認したとき(約10~14分前)から約0.3~0.4M接近した



《再発防止策》

- (1) 超大型船の船長及び水先人は、操業中の漁船を避ける際、付近に浮標などの障害物がある場合には、それらの距離、間隔及び潮流をできる限り正確に把握した上で、当該漁船の潮流などによる移動距離及び自船の最大縦距などの旋回性能を考慮し、早期に避航の経路を判断すること
- (2) 超大型船の船長及び水先人は、漁船などを避航するに際して、自船の大きさ、旋回性能等を考慮した上で当該船舶の協力を得る必要がある場合は、警戒船を通じて早期に協力を求め、無理な経路を避ける
- (3) 船長及び水先人は、航行海域の複雑な潮流を事前に調査する際、海上保安庁刊行の潮汐表のほか、海上保安庁ホームページに掲載されている潮流推算などできるだけ多くの手段により行うことが望ましい

《関連情報》 潮流の調査について

水先人Aは、航行海域の潮流について海上保安庁刊行の潮汐表により事前に調査し、本事故発生場所付近については、同表の備讃瀬戸(三ツ子島)の計算値が西流約1knであったので、同程度と思つていた

\* 本調査報告書は、R4.10.27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。

海難防止への  
インフォメーション

② 貨物船A(279トン) 乗揚

(大島瀬戸西口で、東北東進中の貨物船が、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げた)

**【事故概要】** 夜間、貨物船A(279トン、4人乗組、空船)は、大島瀬戸西口において、広島県大竹港に向けて東北東進中、北方位標識である戒善寺礁灯浮標(本件灯浮標)の南方に所在する、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げた

**【発生日時】** 令和4年1月29日 19時13分ごろ  
**【発生場所】** 山口県大島瀬戸西口  
**【死傷者】** なし  
**【損傷等】** 右舷船底部外板に破口及び擦過傷

- 《原因・背景等》** 夜間、本船が、大島瀬戸西口に向けて東北東進中、
- ◎ 航海士が、北方位標識である本件灯浮標を水路の中央を示す灯浮標と思い込み、水路の右側を航行しようと思ひ、本件灯浮標の南側を航行したため、沖ノ離岩付近の浅所に乗り揚げた
  - ◎ 船長が大島瀬戸通過時に昇橋して操船指揮をとらなかったことは、本事故の発生に関与した
  - 航海士は、本件灯浮標が水路の中央にあったことから、本件灯浮標が水路の中央を示す灯浮標と思い込んだ
  - 航海士は、本事故発生海域の灯浮標の種類や光り方を事前に海図や灯台表などで確かめたことがなく、本件灯浮標の白色の灯色で連続急閃光の光り方を見て、同灯浮標の南側に浅所があることを示す北方位標識であることが分からなかった
  - 船長は、航海士から大島瀬戸通航の当直に就く旨の申し出があったとき、航海士から同瀬戸の航行経験がある旨聞いたこと、以前に無難に来島海峡なども操船していたのを見ていたこと、また、船長と同級免状を受有する年長者からの申し出であることへの配慮もあり、大島瀬戸での単独当直を任せることとした



**《再発防止策》**

- (1) 船橋当直者は、**事前に水路調査を十分に**行い、航行区域の灯浮標の種類や光り方及び浅所の位置を確認しておくこと
- (2) 船長は、**狭水道通過時は、昇橋して操船指揮をとる**こと

**《関連情報》 船員法第10条**  
 「船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。」

\* 本調査報告書は、R4.10.27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。