

## 運輸安全委員会は、令和5年1月19日(木)、78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3、重大・軽微以外18、軽微33 計54件	インシデント:重大なし、重大・軽微以外2、軽微22 計24件
事故等種類(件)	衝突18、乗揚16、死傷等11、衝突(単)4、火災3、転覆2	運航不能23(機関故障15、燃料供給不能3、燃料不足3、バッテリー過放電1、舵脱落1)、座洲1
関係船舶(隻)	プレジャーボート23、漁船20、水上オートバイ13、貨物船5、旅客船4、遊漁船4、引・押船4、非自航船3、作業船2、公用船1 計79隻	プレジャーボート13、漁船5、遊漁船3、貨物船1、タンカー1、その他1 計24隻
死傷者等(人)	死亡5、行方不明1、重傷6、軽傷19、程度不明の負傷21 計52人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)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 茨城県鹿島港で遊漁船が防砂堤に衝突した事例

遊漁船が鹿島港に向けて南西進中、同港の防砂堤に衝突し、釣り客等16人が負傷した

### ② 香川県坂出市羽佐島沖で旅客船が干出岩に乗り揚げた事例

旅客船が羽佐島北西方沖を航行中、瀬戸大橋(岩黒島橋)の橋脚間の干出岩に乗り揚げ、旅客4人が負傷した

## 海難防止への インフォメーション

### ① 遊漁船A(19トン) 衝突(防砂堤)

(遊漁船が鹿島港に向けて南西進中、同港の防砂堤に衝突し、釣り客等16人が負傷した)

**【事故概要】** 遊漁船A(19トン、2人乗組、釣り客等21人乗船)は、鹿島港に向けて南西進中、同港北海浜第2船だまり北方の防砂堤に衝突し、釣り客14人、船長及び甲板員が負傷した

**【発生日時】** 令和2年2月16日 12時19分17秒ごろ  
**【発生場所】** 茨城県鹿島港  
**【死傷者】** 負傷16人(釣り客14人、船長、甲板員)  
**【損傷等】** 本船:右舷船首部に破口  
 防砂堤:先端部分に欠損及び擦過痕

**《原因・背景等》** A船が、北海浜第2船だまりに向けて約16knの対地速力で南西進中、船首方に死角がある中、

○船長が、防砂堤から約230mの地点で、波により船首が下がり、死角が解消されたタイミングで船首方を目視したところ、同防砂堤に向首して航行していることに気づき、左舵を取って同防砂堤をかわす針路とした際に、同防砂堤先端を極めて近い位置でかわす針路で航行したため、波の影響で進行方向が右に振れたことで、再度同防砂堤先端に向かって進行することとなり、約16knの速力では回避することもできず、同防砂堤に衝突した

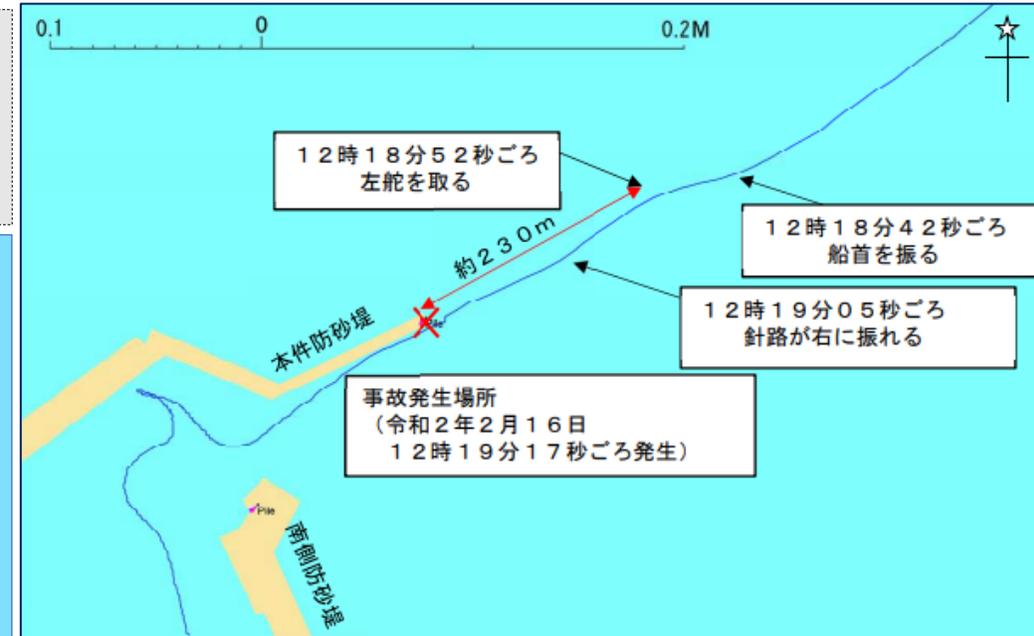
○船長は、ふだん同防砂堤寄りの進路で航行しており、レーダー画面の船首輝線が同防砂堤より左に向いたことから、経験上、このまま同防砂堤をかわせると思い、同防砂堤先端を極めて近い位置でかわす針路で航行した

**《再発防止策》** 本船船長及び茨城県により事故後に講じられた措置については、調査報告書参照

- (1) 船長は、防砂堤等の障害物を航過する際は、周辺海域のふだんの波の発生状況のほか、付近の構造物から発生する反射波との合成波の影響を考慮した上で、**障害物との距離をとる等、航行する経路に留意すること**
- (2) 船長は、入港の際、本件水路の波の状況を勘案しながら**できる限り減速すること**
- (3) 船長は、入港の際、**甲板員等を船首部に配置し、見張りを行わせること**
- (4) 死角の生じる船舶を操船する船長は、レーダーやGPSプロッター等の**航海計器を活用して船位を確認すること**
- (5) 船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造等に際し、できる限り船首方の視界を確保することに留意すること

#### 《関連情報》

操縦席からの見通し状況は、本船船長の眼高が床面からの高さ約157cmの状態、15~17knの速力で航行中、船首浮上により、操縦席の中央から左舷約15°、右舷約9°の範囲で死角が生じていた



\* 本調査報告書は、R5.1.19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 旅客船A(19トン) 乗揚

(旅客船が羽佐島北西方沖を航行中、瀬戸大橋(岩黒島橋)の橋脚間の干出岩に乗り揚げ、旅客4人が負傷した)

**【事故概要】** 旅客船A(19トン、2人乗組、旅客60人乗船)は、羽佐島北西方沖を航行中、計画を変更して岩黒島の東側に向かうこととした際、瀬戸大橋(岩黒島橋)の橋脚間の干出岩に乗り揚げ、旅客4人が負傷した

**《原因・背景等》** A船が下津井瀬戸に向けて北北西進中、

◎船長が、旅客の教員が児童に対して岩黒島の東側の様子について説明しているのを聞き、旅客が岩黒島の東側を見学できた方がよいと思い付き、岩黒島東方沖へ直行できるよう、目視により岩黒島側から数えて3番目と4番目の橋脚間に他船がないのを確認し、A船が航行するのに支障はないと考え、同橋脚間を通過しようとしたため、同橋脚間の南寄りにあったオソワイと称する最低水面からの高さ約200cmの干出岩の存在に気付かず、同干出岩に乗り揚げた

○ 船長は、進路確認の目的でGPSプロッター画面を一瞬見たとき、画面を拡大表示して確認することはせず、同干出岩の画面表示が小さかったこと、及び本事故発生当時は同干出岩が水面下にあり目視できない状態であったことから、干出岩の存在に気付かなかった

○ 船長が、本事故当日の運航がふだん航行している海域ではなかったものの、本事故発生海域を過去に年に数回航行した経験があり、岩礁等も把握できていると思い、発航前に水路調査を行っていなかったことは、干出岩の存在に気付かなかったことに関与した

○ 安全管理規程に規定されている基準経路、避険線その他必要と認める事項を記入した海図を本船に備え付けていなかったこと並びに安全統括管理者が安全管理規程及び関係法令に関する安全教育を定期的実施していなかったことは、船長が発航前に水路調査を行っていなかったことに関与した

**【発生日時】**  
令和2年11月19日  
16時36分ごろ

**【発生場所】**  
香川県坂出市  
羽佐島北西方沖

**【死傷者】**  
負傷4人(旅客4人)

**【損傷等】**  
船底外板の破口、浸水して沈没



**《関連情報》** 旅客は、修学旅行の小学生と教員等であった



**《再発防止策》** 国土交通省及び船舶所有者によって事故後に講じられた措置等については、調査報告書参照

- (1) 船長は、海図、水路参考図、漁業施設情報及び水路通報等による航行予定水域の発航前の水路調査を行い、航行に支障のある障害物等の位置を把握したうえで、航海計画を立て航行すること
- (2) 船長は、水域によって海図やGPSプロッターの航海用電子参考図の情報のみでは干出岩等の障害物や実際の海岸線等、海域の特徴に関する詳細な情報を得られない場合があることに留意すること
- (3) 航行予定水域の事前の水路調査を行っていない場合、急な思い付きによりむやみに航行予定経路を変更しないこと
- (4) 船長は、航行水域の状況を判別できる詳細表示としたGPSプロッター等を適切に活用して船位の確認を行うこと
- (5) 人の運送をする内航不定期航路事業者は、届け出た安全管理規程に規定されている避険線等記入の海図を船内等に備え付けておくこと
- (6) 安全統括管理者は、所属会社の従業員に対し、安全管理規程及び関係法令に関する安全教育を定期的実施すること

\* 本調査報告書は、R5.1.19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。