

## 運輸安全委員会は、令和4年12月22日(木)、48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11、軽微26 計37件	インシデント:重大なし、重大・軽微以外1、軽微10 計11件
事故等種類(件)	衝突13、死傷等7、転覆5、衝突(単)5、乗揚2、浸水2、火災2、施設等損傷1	運航不能8(機関故障3、バッテリー過放電2、燃料供給不能1、推進器故障1、セルモータ故障1)、座洲2、運航阻害1
関係船舶(隻)	プレジャーボート18、漁船10、貨物船7、水上オートバイ5、旅客船3、遊漁船3、作業船3、引・押船2、タンカー1 計52隻	プレジャーボート8、旅客船1、漁船1、水上オートバイ1 計11隻
死傷者等(人)	死亡1、行方不明なし、重傷4、軽傷8、程度不明の負傷1 計14人	

上記事故のうち、神戸事務所及び長崎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 福井県敦賀市立石岬沖で遊漁船がプレジャーボートに衝突した事例

立石岬北方沖で、船首死角が生じて航行中の遊漁船が、錨泊中のプレジャーボートに衝突した

### ② 長崎県西海市端ノ島沖を航行中の貨物船が暗岩に乗り揚げた事例

西海市端ノ島南西方沖(肥前大島港)を航行中の貨物船が暗岩に乗り揚げた

海難防止への  
インフォメーション

① 遊漁船A(4.9トン) プレジャーボートB(1.7トン) 衝突

(立石岬北方沖で、船首死角が生じて航行中の遊漁船が、錨泊中のプレジャーボートに衝突した)

【事故概要】 立石岬北方沖において、遊漁船A(4.5トン、1人乗組、釣り客3人乗船)が、河野漁港沖合の釣り場に向け船首に死角が生じた状態で北東進中、プレジャーボートB(1.7トン、1人乗組)が、錨索を100m延出し船首を南東に向けて錨泊中、両船が衝突した

《原因・背景等》 立石岬北方沖において、A船が船首浮上による死角が生じた状態で北東進中、

◎船長Aが、進路調整で約10°左舵を取ったところ、右舷船首方にプレジャーボート(第三船)を認め、その後、同船の北方を通過した直後、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、進路を北東に戻したため、錨泊中のB船に衝突した

○船長Aは、発進する前、前路に航行の支障となる他船を見掛けず、また、しばらく釣り場からも離れるので航行の支障となる他船はいないと思った

○船長Aは、本事故当時、操舵室の操縦席に座った姿勢で操船し、船首浮上により船体中心線から両舷に約10°の範囲に死角が発生しており、B船に全く気付いていなかった

○船長Aは、本件発生当時、死角を補う見張りを行っていなかった

○B船は、船首を南東に向けて錨泊中、船長Bが、A船の進行方向からA船がB船の船首方を通過すると考え、釣り具の取り込みを続けていたところ、航行中のA船が至近で船首をB船に向けたことから、どうすることもできず、A船と衝突した

《再発防止策》

- (1) 船長は、船首浮上による死角が生じる場合、**死角を補う見張り**を適切に行うこと
- (2) 船長は、変針する場合、前路に航行の支障になる他船がないことを確認すること

《関連情報》

・船長Bは、救命胴衣を着用しており、A船が至近になって進路を変えてB船に向かってくる体勢となり、両手を挙げて大声をあげたが、A船の進路に変化がなく、危険を感じて右舷船尾方の海に飛び込んだ

【発生日時】

令和3年12月11日  
14時15分ごろ

【発生場所】

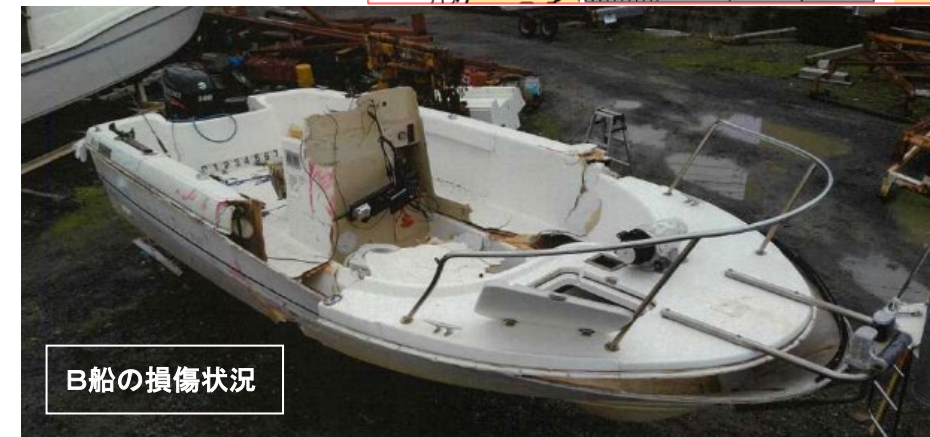
福井県敦賀市  
立石岬北方沖

【死傷者】

なし

【損傷等】

A船:プロペラ翼に曲損  
船底外板に擦過傷  
B船:船体中央部大破  
(全損)



B船の損傷状況

海難防止への  
インフォメーション

② 貨物船A(499トン) 乗揚

(長崎県西海市端ノ島南西方沖(肥前大島港)を航行中の貨物船が暗岸に乗り揚げた)

【事故概要】

夜間、貨物船A(499トン、5人乗組、鋼材約1,778トン積載)は、肥前大島港に所在の造船所(本件造船所)に向けて西南西進中、沖ノ曾根と称する浅所に存在する暗岩(本件暗岩)に乗り揚げた

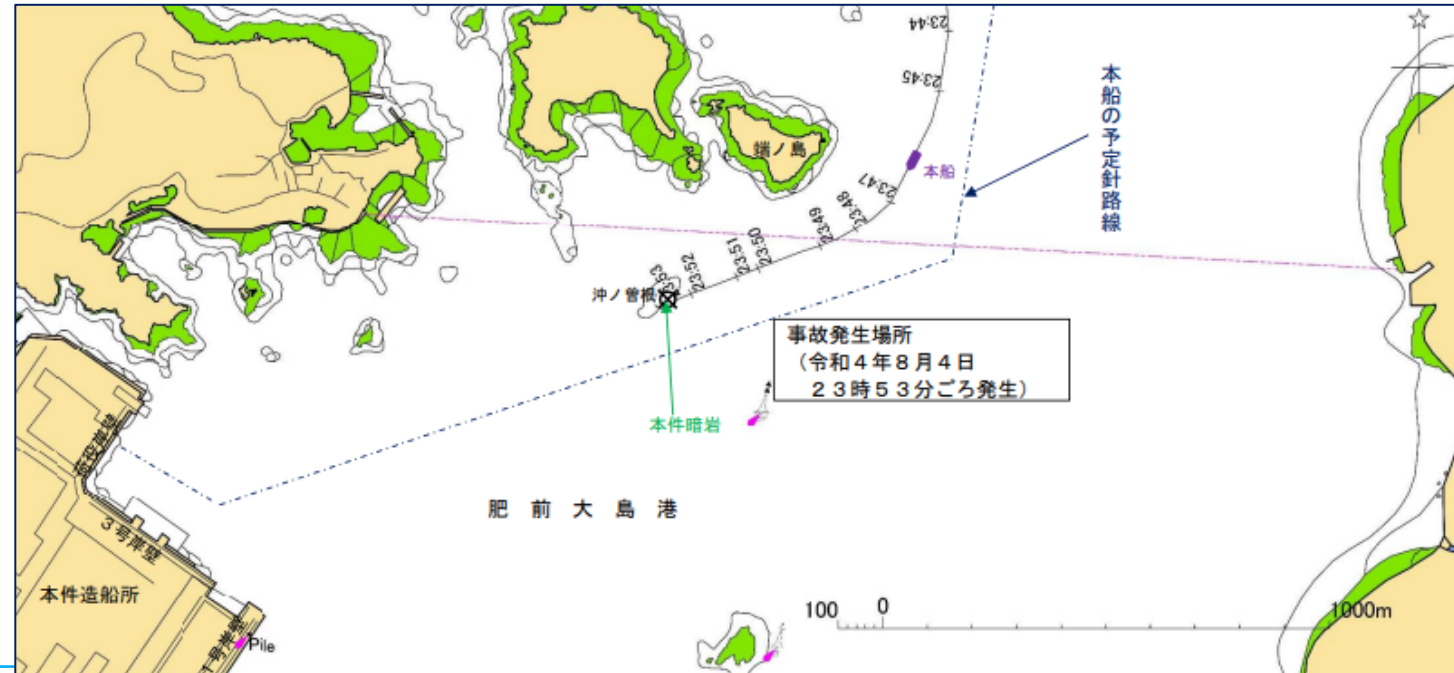
【発生日時】 令和4年8月4日 23時53分ごろ  
 【発生場所】 長崎県西海市端ノ島南西方沖(肥前大島港)  
 【死傷者】 なし  
 【損傷等】 船底部外板に凹損及び擦過傷

《原因・背景等》 夜間、本船が端ノ島南西方沖を西南西進中、

◎船長が、船首を右舷前方に認めていた門型クレーンの明かりに向け、本船の位置を航海計器で確認せずに目視のみに頼って航行を続けたため、本件暗岩に向く進路となっていることに気付かなかった

○ 船長は、本件引船列(23時32分ごろから左舷前方を同航する台船を引いた引船列)が本件造船所のどこに向かっているのか分からず、不安に思っていたことと、本船の着岸予定時刻が迫っていたこととで気持ちが焦っていたことから、本船の位置を航海計器で確認せずに目視のみに頼った操船を行いながら航行を続けた

○ 船長は、本件引船列が本船の左舷方に並んだのを認め、本件引船列の進路を避けて航行しようと思ったことから、本船に備付けの海図に記入していた予定針路線よりも右方に寄って航行することとした



《再発防止策》

- (1) 船長は、自船が航行する予定の海域の詳細図を含めた海図を揃えた上で、航行中、目視のみに頼らず、**レーダー、GPSプロッター及び海図を活用**して適切な針路を選定するとともに**船位の確認を行うこと**
- (2) 船長は、VHFを所持している船舶に対し、**VHFを使用して連絡を取り合**って冷静な判断を行いながら航行すること
- (3) 船長は、電子海図表示装置の機能を理解した上で、**事前に同装置に航路線及び避険線の設定を行い、座礁警報及び航路逸脱警報等の機能を有効に活用**することが望ましい

《関連情報》

- ・本船は、浅所である沖ノ曾根に印を付けた海図W1232(佐世保港及付近)を備えていたが、**本件暗岩の正確な位置が示された海図W1235(寺島水道付近)を備えていなかった**
- ・船長は、本事故時、**VHF無線電話を使用して本件引船列を呼び出す**ことを思い付かず、本件引船列からの呼び出しにも**気付かなかった**
- ・船長は、GPSプロッター及び電子海図表示装置(本件装置)の操作に不慣れであったので、本件装置を**作動させていたものの、本件装置を活用せず、座礁警報及び航路逸脱警報の設定方法も知らなかった**