

運輸安全委員会は、令和6年8月29日(木)、船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

- ・  遊漁船新漁丸遊漁船Sea Bravo衝突 (福井県美浜町早瀬漁港北東方沖 令和5年3月15日発生)
- ・  【経過報告】石炭運搬船ENERGIA CENTAURUS 乗組員死亡 (山口県徳山下松港 令和5年9月21日発生)
- ・ 船舶事故調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (14件) [ 100KB]
- ・ 船舶事故等調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (軽微) (34件) [ 154KB]

上記事故のうち、東京(委員会事務局)と広島事務所の船舶事故調査報告書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 遊漁船A(9.1トン)遊漁船B(4.8トン)衝突

夜間、福井県早瀬漁港北東方沖において、遊漁船Aは、北進中、遊漁船Bは、南進中、両船が衝突し、A船の釣り客のうち1人が死亡し、1人が重傷を、1人が軽傷を負った

② 貨物船A(499トン)乗揚

山口県周防(すおう)大島町大磯(おおいそ)北西方沖の大島(おおばたけ)瀬戸西口付近において、貨物船Aは、東北東進中、浅所に乗り揚げた

海難防止への
インフォメーション

① 遊漁船A(9.1トン)遊漁船B(4.8トン)衝突

(夜間、福井県美浜町早瀬漁港北東方沖において、遊漁船Aは、北進中、遊漁船Bは、南進中、両船が衝突し、A船の釣り客のうち1人が死亡し、1人が重傷を、1人が軽傷を負った)

【事故概要】

遊漁船A(9.1トン、1人乗組、釣り客11人)は、早瀬漁港を出港し、釣り場に向けて北進中、遊漁船B(4.8トン、1人乗組、釣り客7人)は、早瀬漁港北方沖約5海里(M)の釣り場での遊漁を終え、同漁港に向けて南進中、同漁港北東方沖において、両船が衝突した

【発生日時】 令和5年3月15日21時13分ごろ
 【発生場所】 福井県美浜町早瀬漁港北東方沖
 【死傷者】 A船(釣り客):死亡1人、重傷1人、軽傷1人
 B船:なし
 【損傷等】 A船:右舷船首部から操舵室右舷側にかけての圧壊等(廃船)
 B船:船首部及び右舷船底部に破口等

《原因・背景等》

- ◎ 船長Aは、携帯電話で同業者との会話に意識を向け、針路目標である左舷船首方の「定置漁業区画の南端を示す緑灯」(以下「本件緑灯」)を見ながら航行を続け、正船首方の見張りを適切に行っていなかった
- ◎ 船長Bは、早瀬漁港まで約1Mとなった地点で前路に他船を認めず、船首方に航行の支障となる船舶はいないと思込み、船首浮上による死角が生じた状態で航行を続け、船首方の死角を補う見張りを適切に行っていなかった

《再発防止策》

- ・ 船長は、日頃から慣れている海域であっても、経験上での時間帯による船舶交通の傾向のみに頼って他船の有無を判断することなく、常時、適切な見張りを行うこと
- ・ 船長は、変針地点付近において、変針目標などの特定の物標に注意し過ぎることなく、全周にわたり適切な見張りを行うこと
- ・ 入出港時、変針地点付近、他船と接近時など、注意を要する状況では、携帯電話や無線による通話を控え、操船に集中すること
- ・ 入出港する船舶の船長は、防波堤等の港湾設備により他船の存在が視界から遮られる場合があるので、突然、近距離で相手船舶を視認しても臨機の避航措置が採れる安全な速力で航行すること
- ・ 船首方に死角の生じる船舶を操船する船長は、船首を左右に振る、操舵室から顔を出す、レーダーを活用するなど、あらゆる方法で死角を補い、接近する他船の早期発見に努めること



* 本調査報告書は、R6.8.29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(499トン)乗揚

(山口県周防大島町大磯北西方沖の大島瀬戸西口付近において、貨物船Aは、東北東進中、浅所に乗り揚げた)

【事故概要】

貨物船A(499トン、5人乗組、エチレングリコール約500t及びジエチレングリコール約200t積載)は、関門港を出港し、広島港に向けて、大島瀬戸西口付近を東北東進中、大磯北西方沖の浅所(以下「本件浅所」)に乗り揚げた

【発生日時】 令和5年3月13日17時24分ごろ

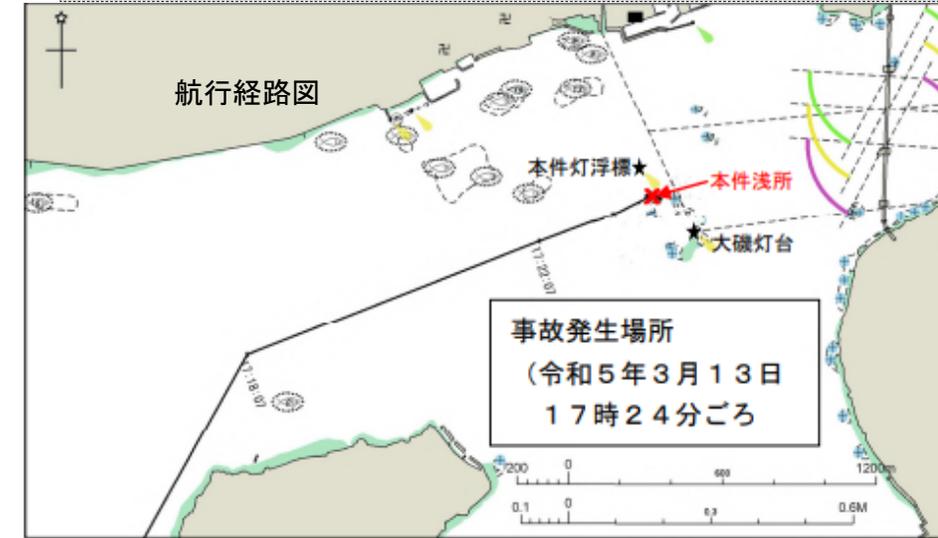
【発生場所】 大島瀬戸西口付近

【死傷者】 なし

【損傷等】 船体中央部船底外板に亀裂及び凹損を伴う擦過傷

《原因・背景等》

- ◎ 航海士が、海上交通安全法に基づく告示により大島瀬戸では経路が指定されていることを知らず、また、北方位標識(北方に可航水域等があることを示し、南方に岩礁・浅瀬等があることを示す)である戒善寺礁灯浮標(以下「本件灯浮標」)を同瀬戸の水路の中央を示すブイだと思い、本件灯浮標南方沖に向けて航行を続けた
- 航海士は、来島海峡海上交通センター(以下「来島マーチス」)から船首方に本件浅所がある旨の情報提供を受けたものの、本件灯浮標を大島瀬戸の水路の中央を示すブイと思い込んでいたことから、本件灯浮標の塗装色等を確認せずに来島マーチスが船名を間違えて呼び出していると思い、提供された情報に対応しなかった上にGPSプロッターで本件灯浮標南方沖の浅所の拡張状況を確認しなかった
- 船長は、来島マーチスからの情報提供に回答した際、航海士は経験が豊富で、来島マーチスとのやりとりも聞いていたので、航海士が自ら本件浅所を避航すると思っていた



《再発防止策》

- ・ 船長は、大島瀬戸等の狭い水道に経路が指定されている場合、できる限りその経路に沿って航行すること
- ・ 船橋当直者は、当直中の針路、障害物、標識の内容等を当直に入る前に海図に当たるなどして確認し、また、当直中もGPSプロッターなどの航海計器を有効に活用して安全に航行すること
- ・ 船橋当直者は、海上保安庁等からの情報提供があった際、情報の内容と本船の状況を詳しく照合し、内容に疑問がある場合は情報の内容を問い直すこと
- ・ 船長は、海上保安庁等から情報提供があったことを知った場合、当直航海士に任せるのではなく、自らその内容を精査し、必要な措置を航海士に指示すること
- ・ 船舶の運航者等は、運輸安全委員会が公表している大島瀬戸に関する分析集「大島瀬戸を東航するときは戒善寺灯浮標に注意を！」を活用して、乗組員に対して、大島瀬戸の経路の指定、標識の内容、戒善寺礁灯浮標南方沖の危険性を十分認識させるとともに、大島瀬戸を通航する際は、事前に海図等で標識、障害物等を確認し、航行中は、レーダー及びGPSプロッター等で船位の確認を行うよう指導すること



* 参照: 地方分析集(広島事務所)「大島瀬戸を東航するときは戒善寺礁灯浮標に注意を！」《令和6年8月29日発行》
<https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki-kankoubutu/localanalysis/05hiroshima/20240829hsanalysis.pdf>

* 本調査報告書は、R6.8.29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