

## 運輸安全委員会は、令和5年2月16日(木)、25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 24、軽微なし 計24件	インシデント:重大なし、重大・軽微以外 1、軽微なし 計1件
事故等種類(件)	死傷等 11、衝突 6、乗揚 4、転覆 1、衝突(単) 1、火災 1	運航不能 1(機関故障)
関係船舶(隻)	漁船11、貨物船4、プレジャーボート4、旅客船3、水上オートバイ3、遊漁船2、非自航船2、タンカー1、引・押船1 計31隻	漁船1 計1隻
死傷者等(人)	死亡8、行方不明 1、重傷6、軽傷7、程度不明の負傷なし 計22人	

上記事故のうち、神戸事務所及び那覇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 高知県室戸岬沖で貨物船と漁船が衝突した事例

室戸岬沖で、愛知県衣浦港へ向け東北東進中の貨物船と、漁場へ向け南南東進中の漁船が衝突した

### ② 沖縄県那覇港でロールオン・ロールオフ(RORO)貨物船が岸壁に衝突した事例

RORO貨物船が那覇港浦添ふ頭1号岸壁に着岸作業中、同岸壁に衝突した

## 海難防止への インフォメーション

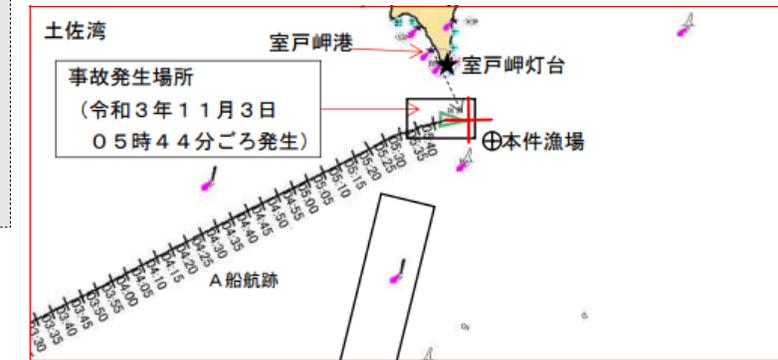
# ① 貨物船A(1,989トン) 漁船B(4.9トン) 衝突

(室戸岬沖で、愛知県衣浦港へ向け東北東進中の貨物船と、漁場へ向け南南東進中の漁船が衝突した)

### 【事故概要】

夜間、室戸岬南方沖において、貨物船A(1,989トン、11人乗組、空船)は、愛知県衣浦港に向けて東北東進中、漁船B(4.9トン、2人乗組)は、さんご漁の漁場に向けて南南東進中、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突し、B船が転覆した

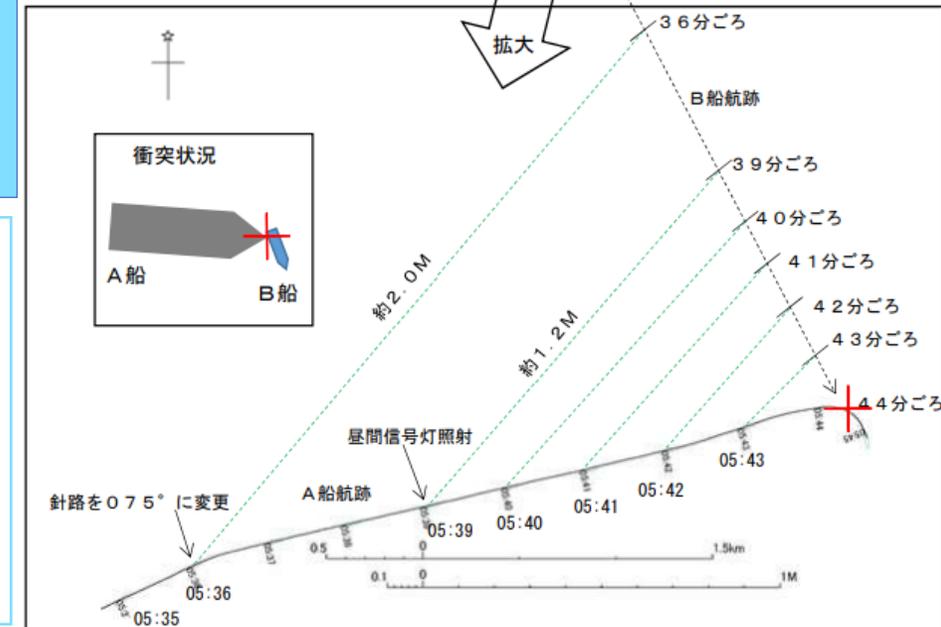
**【発生日時】** 令和3年11月3日 05時44分ごろ  
**【発生場所】** 高知県室戸市室戸岬南方沖  
**【死傷者】** 死亡1人(甲板員B)、負傷1人(船長B)  
**【損傷等】** A船: 球状船首左舷部に擦過痕  
 B船: 右舷船尾部に擦過痕、左舷船尾部ブルワークに亀裂、操舵スタンド上部脱落



《原因・背景等》 夜間、室戸岬南方沖において、A船が東北東進中、B船が南南東進中、

◎A船: 船長Aが、左舷方から接近するB船がA船を避けてくれると期待し、同じ針路及び速力で航行を続けた

◎B船: 船長Bが、自動操舵による針路調整のためにGPSプロッターに意識を向けて同じ針路及び速力で航行を続けた



《再発防止策》 A船の船舶借入人及びB船の所属漁協がとった再発防止策については、調査報告書参照

- (1) 船長は、接近する他船の方位変化が認められない場合、衝突するおそれがあると判断し、左舷から接近する場合でも直ちに針路及び速力を変更するなど、衝突回避の措置を採ること
- (2) 船長は、注意喚起信号を行う際、夜間であっても汽笛を使用すること
- (3) 航行区域が沿海区域である船舶の船長は、さんご漁の操業期間中には、十分に注意して航行するとともに、室戸岬沖の変針場所を室戸岬沖GPS波浪観測灯浮標付近(さんご漁操業区域の外側)に変更することが望ましい
- (4) 室戸岬沖で漁を行うさんご漁船の船長は、多くの航行船舶が室戸岬沖の変針場所を操業区域内に設定していることから、周囲の航行船舶の状況を把握することに注意をして航行及び操業すること
- (5) 漁船等の船長は、航行中、特定の方向だけに意識を向けるのではなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと
- (6) 漁船等の船長は、他船の接近に早期に気付くように、AISを装備して操船、見張りに活用することが望ましい

《関連情報》 室戸岬沖さんご漁

室戸岬沖のさんご漁は、操業期間が3月1日から5月31日まで及び9月1日から12月31日までの間で、操業時間が日出時から14時までとなっており、また、概略の操業区域が室戸岬灯台南方約2M~9.5Mの水深200mまでの範囲であった

\* 本調査報告書は、R5.2.16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 ロールオン・ロールオフ貨物船A(5,848トン) 衝突(岸壁)

( RORO貨物船が那覇港浦添ふ頭1号岸壁に着岸作業中、同岸壁に衝突した)

【事故概要】 RORO貨物船A(5,848トン、14人乗組、コンテナ及びシャーシ等約2,000トン積載)は、那覇港浦添ふ頭1号岸壁に着岸作業中、同岸壁に衝突した

《原因・背景等》 波浪注意報及び強風注意報が発表され、平均風速約10.0m/s及び北寄りの突風が吹く状況下、A船が、沖縄県那覇港浦添ふ頭1号岸壁に入船左舷着けで着岸作業中、

◎船長が、ふだんと同様に同岸壁への着岸作業ができると思い、約5ノットの前進行きあしが残り、舵は効く状態で同岸壁に接近した際、係留船の風下において右回頭の速度が遅くなり、同岸壁と平行にならない状態で前進を続けたため、圧流されて左舷前方に斜め横移動し、同岸壁に衝突した

○ 船長は、A船が係留船と同時寄港するようになって以降、本事故当時の気象及び海象状況のような北寄りの風が吹く状況で着岸作業を行った経験があったので、ふだんと同様に着岸作業ができると思った

《再発防止策》

- 着岸作業の操船に当たっては、風速、波高及び視程が安全管理規程の運航基準に定められている入港を中止すべき条件に達していない状況であっても、船尾方から風を受けるときは舵効きが悪くなること、遮蔽物がある場所では風が遮られて船体に受ける風圧が変化することなどを考慮した上で、舵、主機及びスラストを適時適切に操作し、接岸速度を制御して回頭する余裕のある操船を行うこと
- 着岸作業中、風潮を後方から受けるとき、予定位置よりも早めに船体を岸壁に平行の状態とし、スラスト及び係留索を有効に活用し、着岸すること

《関連情報》

- 本船は、約5ノットの前進行きあしが残った状態で岸壁に接近した際、バウスラストの効果が期待できず、舵は効くが、バウスラストが効きにくい状態であった
- 北寄りの風が突風となって急に強くなり、船首部が係留船の風下に入って風の影響を受けず、左舷船尾方から風を受けたことから右回頭の速度が遅くなった

【発生日時】

令和4年2月20日  
11時41分ごろ

【発生場所】

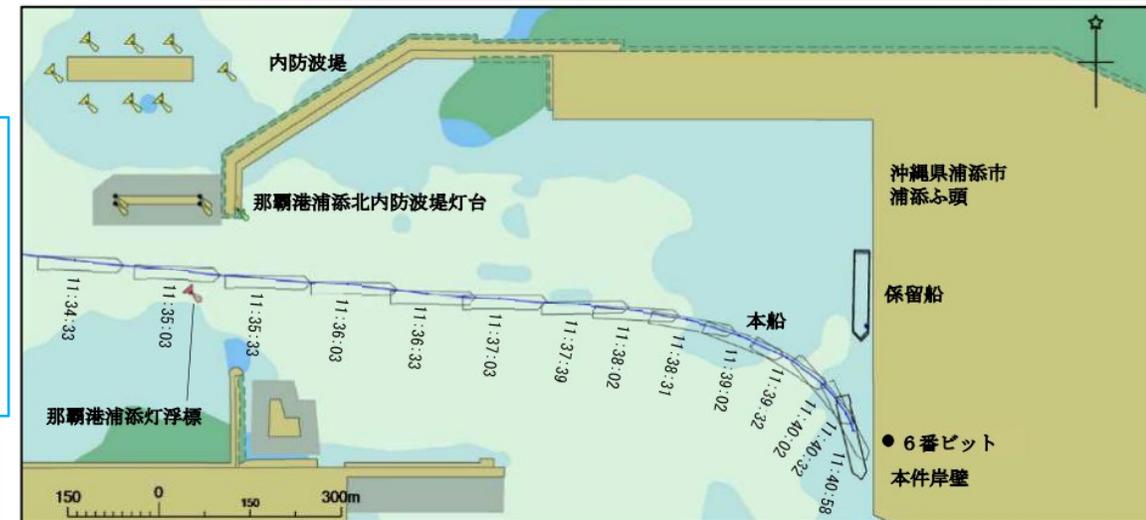
沖縄県那覇港  
浦添ふ頭1号岸壁

【死傷者】

なし

【損傷等】

A船:バルバスバウ左舷船首、左舷舷側外板の水線付近に凹損及び擦過傷  
1号岸壁:防舷材脱落、ケーソンの取付アンカー及びコンクリート支柱破損



\* 本調査報告書は、R5.2.16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。