

運輸安全委員会は、令和6年11月28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

- ・  遊漁船五六丸転覆 (宮崎県宮崎市宮崎港 (大淀川河口付近) 令和5年12月6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) (12件) [ 89KB]
- ・ 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) (37件) [ 140KB]

上記事故のうち、東京(委員会事務局)と門司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(3.9トン)転覆

宮崎県宮崎港(大淀川河口付近)において、磯波及び三角波を伴う波高約2mの波浪が発生している状況下、遊漁船Aは、定係地に向けて帰航中、転覆し、船長及び釣り客1人が死亡し、釣り客4人が負傷した

② ロールオン・ロールオフ貨物船A(10,034トン)セメント運搬船B(2,400トン)衝突

夜間、関門港響航路において、ロールオン・ロールオフ貨物船Aは、同航路を北進中、セメント運搬船Bは、同航路を横切る態勢で西進中、両船が衝突した

海難防止への
インフォメーション

① 遊漁船A(3.9トン)転覆

(宮崎港(大淀川河口付近)において、磯波及び三角波を伴う波高約2mの波浪が発生している状況下、遊漁船Aは、定係地に向けて帰航中、転覆し、船長及び釣り客1人が死亡し、釣り客4人が負傷した)

【事故概要】

波浪注意報発表下の宮崎港において、遊漁船A(3.9トン、1人乗組、釣り客5人)は、定係地に向けて帰航中、大淀川河口付近において転覆し、船長及び釣り客1人が死亡し、釣り客4人が負傷した

- 【発生日時】 令和5年12月6日15時05分ごろ
- 【発生場所】 宮崎県宮崎港(大淀川河口付近)
- 【死傷者】 死亡2人(船長及び釣り客1人)
負傷4人(釣り客:重傷1、軽傷3)
- 【損傷等】 操舵室の損壊、機関の濡損等(全損)

《原因・背景等》

- ◎ **大淀川の河口に位置する南航路入口付近の海域において、磯波及び三角波を伴う波高約2mの波浪が発生している状況下、宮崎港の定係地に帰航する目的で南航路から入港しようとした際、船長が、船尾方から波を受ける状況で、速力を減じて当該海域に接近したため、本船を追い越そうとする波の下り斜面において、船尾が持ち上げられた姿勢で船体が加速され、船首が前方の波の斜面に突っ込むような船体挙動となったことにより、左舷船首部ブルワークが水没し、転覆した**
- 宮崎県沿岸部は、太平洋に面しており、うねりを含めた波浪の影響を受けやすい。また、同沿岸部の「大淀川」の河口及び「一ツ瀬川」の河口(大淀川河口の北北東方約17km)付近は、うねりが河口付近に到達した際に波高等が増大する可能性があり、「下げ潮期には河川流が速くなる」影響も加わって、小型船舶の航行にとって磯波等の危険な波が発生する可能性がある

《再発防止策》

- ・ 宮崎港を使用する小型船舶の船長は、南航路は、外洋に面した大淀川河口に設定されており、気象・海象により、航行が危険となる波高の増大や磯波等が発生することがあることから、あらかじめ「北航路」や他の港湾の活用等を考慮しておくこと
- ・ 「高い追波」の中での航行は、転覆のおそれが高くなることから、発航前に気象・海象情報を十分収集し、自船の操縦性能から航行が危険と感ずる場合等には、出航を見合わせたり、早期に帰航したり又は安全な港湾に入港したりすること
- ・ 過去に5件の転覆事故が発生している宮崎県「一ツ瀬川」の河口を航行する小型船舶の船長に対しても、上述の内容が参考になると考えられる



* 本調査報告書は、R6.11.28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(10,034トン)セメント運搬船B(2,400トン)衝突

(夜間、関門港響航路において、ロールオン・ロールオフ貨物船Aは、同航路を北進中、セメント運搬船Bは、同航路を横切る態勢で西進中、両船が衝突した)

【事故概要】

夜間、関門港において、ロールオン・ロールオフ貨物船A(10,034トン、16人乗組、車両74台、貨物2,427t積載)は、港則法で規定されている響航路を北進中、セメント運搬船B(2,400トン、11人乗組、セメント1,617t積載)は、同航路を横切る態勢で西進中、両船が衝突した

【発生日時】 令和6年4月16日20時43分ごろ

【発生場所】 関門港響航路 【死傷者】 なし

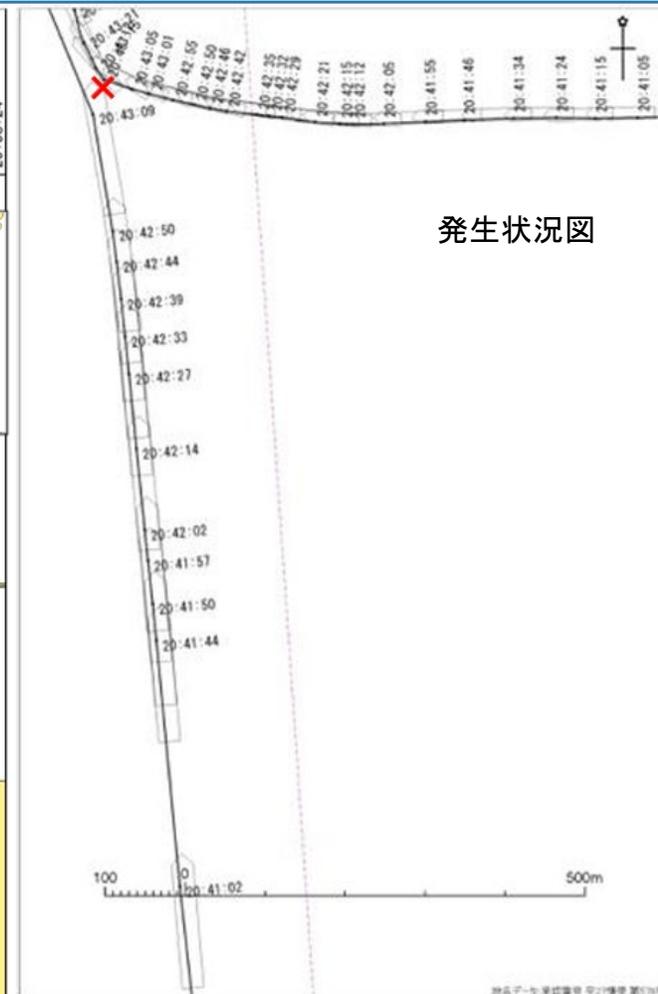
【損傷等】 A船: 球状船首に破口を伴う凹損及び曲損、右舷外板に複数の破口を伴う凹損等
B船: 左舷中央部外板に破口、荷役機に圧壊、操舵室左舷ウイングに圧壊等

《原因・背景等》

- ◎ **船長Aが、B船との避航に関してVHFを通じて意思疎通ができていないものと思ひ、B船の船首方を通過するように増速したものの、航海士Bが、A船との衝突のおそれに関する甲板員Bからの進言を聞き逃し、適切な避航動作をとらなかつたため、両船が衝突した**
- **船長Aは、航海士Bが、A船がB船の前方を通過することを了解したことから、B船が左転又は減速してA船の船尾方に避航すると思つた**
- **航海士Bは、レーダーの前にいたが、A船との最接近距離や最接近時間等の接近状況の確認及びA船の動静確認を行ってゐなかつた**

《再発防止策》

- (1) 操船者は、港則法上の航路を横切る場合には、航路航行船との衝突を避けるため、必要に応じて、同船と連絡を取り合い、早めに減速する等の避航動作をとること
- (2) 操船者は、船橋の他の当直者からの進言に対して常に注意を払い、進言を受けた内容を確認し、必要な措置を採ること



* 本調査報告書は、R6.11.28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