

## 運輸安全委員会は、令和4年8月25日(木)、74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2、重大・軽微以外33、軽微26 計61件	インシデント: 重大なし、重大・軽微以外なし、軽微13 計13件
事故等種類(件)	衝突20、乗揚16、死傷等11、衝突(単)5、転覆4、浸水3、火災1、施設等損傷1	運航不能12(機関故障5、燃料不足3、燃料供給不能2、絡索1、バッテリー過放電1)、座洲1
関係船舶(隻)	漁船24、プレジャーボート24、貨物船16、遊漁船6、押・引船4、水上オートバイ4、非自航船3、タンカー2、公用船2 計85隻	プレジャーボート9、漁船3、遊漁船1 計13隻
死傷者等(人)	死亡8、行方不明3、重傷5、軽傷16、程度不明の負傷5 計37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 高知県足摺岬沖で貨物船と露頂深度へ上昇する潜水艦とが衝突した事例

足摺岬沖で、北東進中の貨物船と\*露頂深度まで上昇しながら南南東進中の潜水艦とが衝突した

\*露頂: 潜水艦が潜望鏡等の一部を水面上に露出して潜航すること

### ② 福島県猪苗代湖でプレジャーボートが浮遊中の被引浮体搭乗待機者に衝突した事例

猪苗代湖で、北東進中のプレジャーボートが、水面に浮遊中の\*被引浮体搭乗待機者に衝突し、1人が死亡し、2人が負傷した

\*被引浮体搭乗待機者: 水上オートバイがえい航する被引浮体に搭乗する順番を待っていた人

海難防止への  
インフォメーション

# ① 貨物船A(51,208トン) 潜水艦B(2,950トン) 衝突

(足摺岬沖で、北東進中の貨物船と露頂深度まで上昇しながら南南東進中の潜水艦とが衝突した)

**【事故概要】** 足摺岬南南東方沖において、貨物船A(中華人民共和国香港特別行政区籍、51,208トン、21人乗組、鉄鉱石約90,400トン積載)は、岡山県水島港に向け北東進中、潜水艦B(2,950トン、約90人乗組)は、船体の全てが海面下に没した状態から露頂深度まで上昇しながら南南東進中、両船が衝突した

**【発生日時】** 令和3年2月8日 10時57分44秒ごろ  
**【発生場所】** 高知県土佐清水市足摺岬南南東方沖  
**【死傷者】** 負傷3人(B船乗組員)  
**【損傷等】** A船:球状船首部右舷外板に亀裂を伴う凹損等 B船:右舷潜舵の曲損等

《原因・背景等》 A船が北東進中、B船が全没した状態で潜航中、

◎ B船の艦長及び哨戒長が、パッシブソナー(ソナー)で探知した船舶までの距離が十分にあり、露頂に支障となる船舶はいないと判断し、A船の針路上の海面に向かって南南東進し露頂作業を開始したため、B船がA船に衝突した

○ 上記判断は、西南西進していたコンテナ船(D船)の方位線とA船の方位線とが組み合わされた方位線をD船のみの方位線として評価したことによる

上記評価は、次のことによる

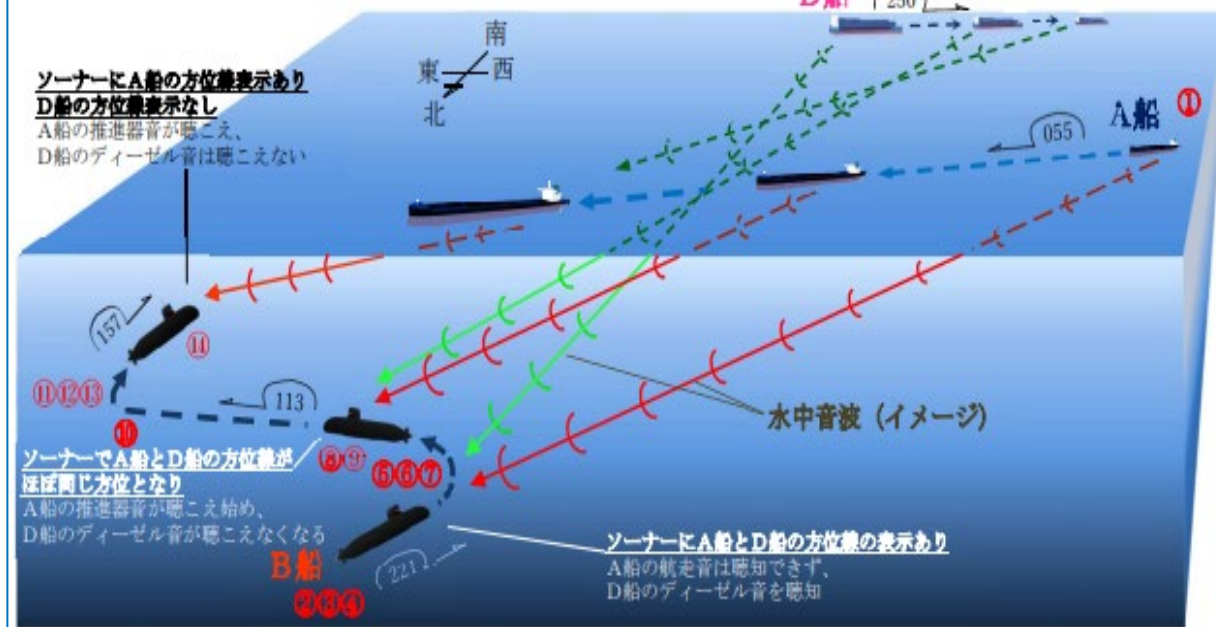
- (1) A船の方位線とD船の方位線がほぼ同じ方向となって重なる以前、A船の方位線が探知されておらず、A船の方位線を船舶以外の音源によるものと解釈し船舶として認識していなかった
- (2) D船の方位線付近の聴音が変化したことを受けておらず別の船舶の航走音を聴知した可能性に気付かなかった
- (3) A船の方位線がD船の方位線として再び自動探知された

◎ B船のソナー当直員がA船の方位線の探知操作を行わず、また、D船の方位線付近の聴音が変化したこと<sup>1</sup>の報告を行わず、A船の方位線をD船の方位線として再び自動探知したのは、次の要因が複合して発生した

- ① A船とD船の方位線が重なる以前、A船の方位線付近における映像の感度が高いものではなく、船舶の航走音が聴こえなかった<sup>2</sup>ので、A船の方位線を船舶によるものと認識していなかった
- ② 上記①により、A、D両船の方位線がほぼ重なったのち、1隻の船舶の方位線が表示され続けている中、その方位付近にはD船1隻しかおらず、引き続きD船の方位線が表示されていると認識していた
- ③ D船の方位線付近の聴音の変化に気付いた際、上記②の認識及び自艦が変針した後であったことから、自艦変針等による対勢の変化でD船の聴音が変化したと解釈し、緊急性及び重大性のある状況の変化でないと判定した(パッシブソナーでは、音源までの距離は検出できない)

\* 本調査報告書は、R4.8.25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。

ソナー受波及び周囲船舶の航行状況(イメージ)



《再発防止策》 艦長及び哨戒長は、露頂する際

- (1) 継続性のある方位線が表示され、船舶ではないと断定できない場合、継続して監視すること
- (2) ソナー画面上で、探知した方位線と未探知の継続性のある方位線とが同じ方位で重なった場合、同方向に複数の船舶が存在する可能性があることを考慮し、入念に精密な捜索を実施させるなどし、その状況を明確に報告させること
- (3) 聴音の変化を報告させ、同一船舶の聴音である確証が得られない限り、別の船舶の航走音の可能性を考慮して入念に精密な捜索を実施させるなどし、その状況を明確に報告させること

\* 海上自衛隊が再発防止及び被害軽減のため講じる必要がある措置は報告書参照

\* 運輸安全委員会は、事故調査の結果を踏まえ、防衛大臣に対し意見を述べた(報告書参照)

海難防止への  
インフォメーション

## ② プレジャーボートA(6.6トン) 被引浮体搭乗待機者死傷

(猪苗代湖で、北東進中のプレジャーボートが、水面に浮遊中の被引浮体搭乗待機者に衝突した)

**【事故概要】** プレジャーボートA(6.6トン、1人乗組、同乗者9人乗船)は、猪苗代湖中田浜西岸沖に敷設された小型船舶教習用ブイ付近を北東進中、また、水上オートバイ(D船)がえい航する被引浮体に搭乗する順番を待っていた搭乗待機者4人は、小型船舶教習用ブイ付近で浮遊中、A船が浮遊状態の搭乗待機者らに衝突し、推進器等が接触した

**【発生日時】** 令和2年9月6日10時58分ごろ  
**【発生場所】** 福島県会津若松市中田浜沖(猪苗代湖)  
**【死傷者等】** 死亡1人、負傷2人(被引浮体搭乗待機者)  
**【損傷等】** 本船:なし

- 《原因・背景等》** 中田浜がプレジャーボート等で大変混雑し、各々の速力で遊走する状況下、
- ◎ 同浜西岸沖の\*保全誘導ゾーンにおいて、A船が北東進して小型船舶教習用ブイ2列の東側南端ブイ(本件ブイ)付近の搭乗待機者に向かって接近し、また、搭乗待機者4人が本件ブイ付近で浮遊状態であったため、A船の船長が搭乗待機者らに気付かずA船を衝突させ、推進器等が搭乗待機者らに接触した (\* 保護誘導ゾーン: 自然環境の保全を図る水域で、原則として船舶類の航行禁止)
  - A船は、漂泊状態から東北東進したとき、B船が湖心に向首するよう左転しA船船首の前方に寄ってきたことから、B船を避けその左舷側を追い越す目的でB船より西寄りに針路をとったため、搭乗待機者に接近した
  - A船長は、これまでの経験から、人が本件ブイ列付近で浮遊しているとは思ってもよらず、本件ブイの方を目視で確認しなかったこと、また、複数の水上オートバイが同浜で遊走して航走波を発生させていた状況及びB船が左転してきた動きに意識を向けていたこと、さらに、B船を追い越す目的で増速したとき、船首方の見通しが悪くなって死角が広がったことにより、搭乗待機者らに気付かなかった
  - 搭乗待機者4人が本件ブイ付近で浮遊状態であったのは、D船の船長及びその友人の水上オートバイ船長が、混雑した中田浜東岸及び船舶航行区域を避け、同浜西岸沖が猪苗代湖利用区分マップで水上オートバイの操縦等が可能であると考えて移動してきたこと、また、同浜西岸沖では、着棧中のプレジャーボート等の出航準備等を見れば航行して来ることがすぐに分かり、周囲には水上オートバイグループのみが安全な速力で遊走や漂泊をしており、プレジャーボート等が航行してきても自分達の存在に気付くと思ったことなどから、本件ブイ列付近で被引浮体をえい航して水上オートバイを遊走させようと思ったことによる



- ◎ 中田浜西岸沖の保護誘導ゾーンにおいて、A船、D船及び搭乗待機者らが水面利用活動を行っていたのは、会津若松ゾーニング計画における中田浜のゾーニング、利用ルール等が、水面利用者及び水面利用事業者に対し、十分に徹底されていなかったことから、水面利用者が、ゾーニング、利用ルール等を正確に認知しておらず、プレジャーボート、水上オートバイ、被引浮体のえい航等が混在して、ゾーニング等と関係なく、湖岸から150m以内の水域を各々の速力で航行し、遊走する状況があった

### 《再発防止策》 事故後に講じられた事故防止策及び水面利用に関する再発防止措置等については報告書参照

- 猪苗代湖を利用するプレジャーボート及び水上オートバイの操縦者は、次のことに留意して航行すること
- (1) プレジャーボートの操縦者は、湖岸から近い水域を航行する場合、他の船舶、被引浮体、その搭乗者、遊泳している人等の存在に注意し、十分に減速した徐行運転、立位姿勢による見通しを確保した適切な見張り、及び遊泳している人を発見した場合に衝突回避操船ができる航行をすること
  - (2) 水上オートバイの操縦者は、離着棧のための航行を別として、被引浮体をえい航して遊走する場合、マリナー及び船舶係留場所の付近、船舶が往来する場所を避け、他船の動向に十分注意して、安全な距離を確保すること
  - (3) 水上オートバイの操縦者は、被引浮体の搭乗者及び搭乗待機者に周囲から視認しやすい服装及びライフジャケットを身に付けさせるとともに、プレジャーボート等の進入禁止措置が採られている遊泳区域のような場所に待機させること

\* 本調査報告書は、R4.8.25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。