

## 伊予灘・周防灘

釣島水道西口から、伊予灘、周防灘を経て関門航路東口までの当該海域は、瀬戸内海の中では比較的広い海域で、海上交通安全法の適用海域であるものの、同法の航路は設定されておらず、伊予灘、周防灘、下関南東水道等の推薦航路が設定されている。

また、伊予灘の北側には、平郡水道推薦航路があり、釣島水道の西口、沖家室島の南側、祝島の南西側において同推薦航路に沿う船舶と同推薦航路に出入りする船舶との進路が交差する。



### 海難の概況

この海域において発生した海難で、平成14年から18年までに判決のあったものは99件で、衝突67件、乗揚28件、衝突(単)4件となっている。

伊予灘推薦航路、周防灘推薦航路及び下関南東水道推薦航路沿いに衝突海難が多発しており、特に祝島、姫島間の交差部及び関門港、宇部港の出入口付近に集中している。

また、周防灘北部海域や別府湾入口付近においては、小型漁船との衝突が散見される。

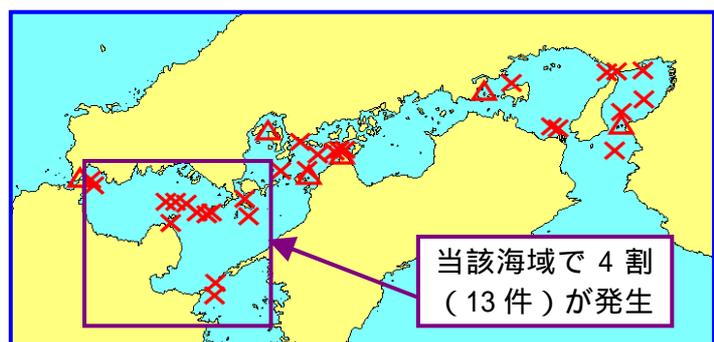
当該海域での衝突は、海上交通安全法の適用海域ではあるが、すべて海上衝突予防法の航法が適用され、横切り船の航法18件、視界制限状態の航法12件、各種船舶間の航法10件などとなっている。

対象船舶(貨物船、油送船、旅客船)と衝突した相手船は、漁船が最も多く31件で、すべて10トン未満の小型漁船であった。また、対象船舶同士も22件あり、押船、引船(押船列、引船列を含む)も10件あった。なお、外国船は25隻が関係しており、すべて衝突で、うち、外国船同士の衝突が3件となっている。

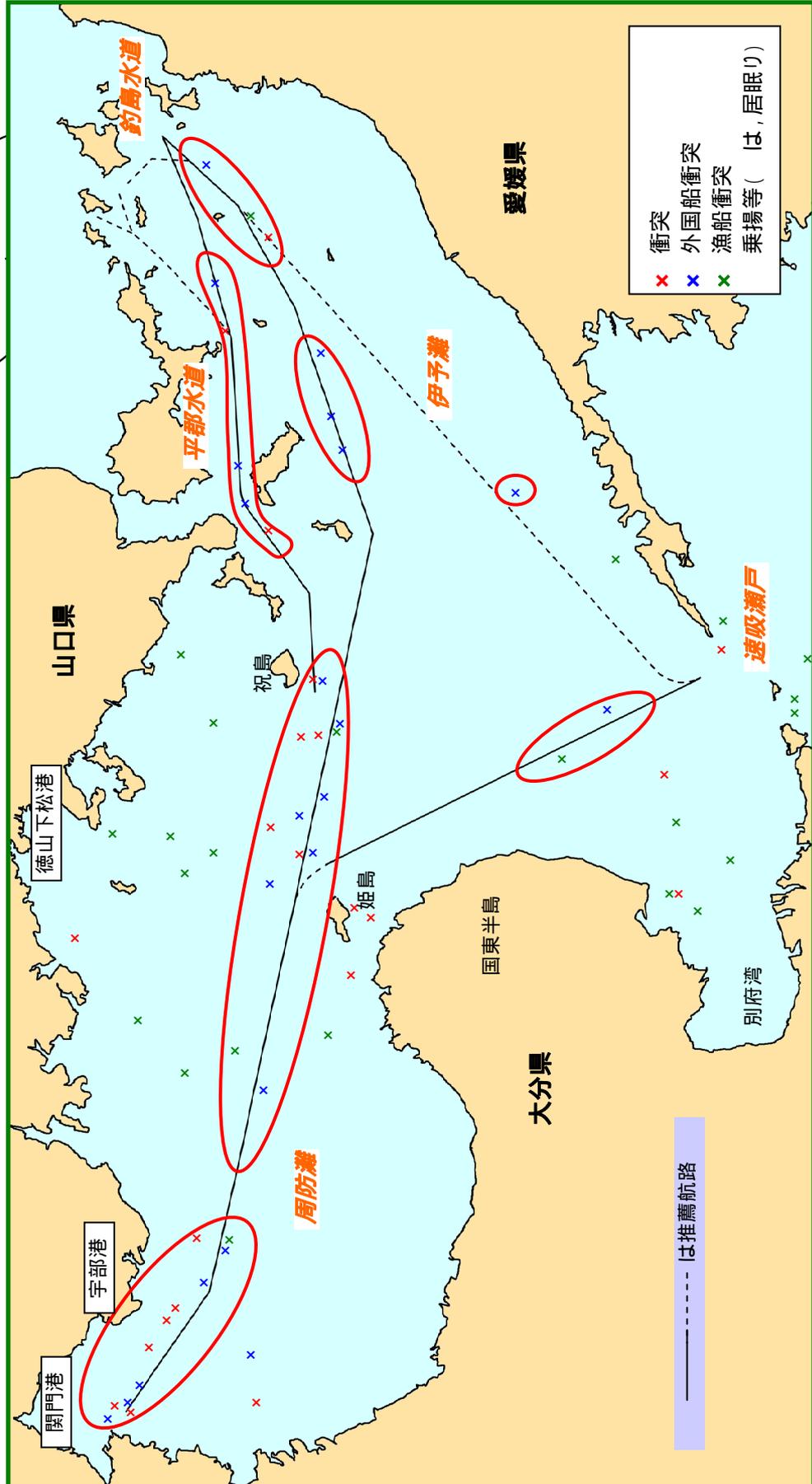
この海域では、視界制限状態での海難が多く発生しており、狭水道の海難のうち視界制限状態であったものは35件で、このうちの13件(衝突12件、灯浮標衝突1件)が当該海域で発生し、約4割を占める(視界制限時以外の海難は約2割)。

乗揚では、速吸瀬戸の東西浅礁域への乗り揚げがみられ、また、平郡水道航行船の居眠りによるものも多発している。

視界制限状態の海難発生地点図



伊予灘・周防灘 海難発生地点図



## 推薦航路に沿って航行中の衝突

推薦航路に沿って航行中に他船と衝突した海難は40件あり、この海域の衝突の6割を占めている。その発生海域は、姫島・祝島間が12件、周防灘西側海域の関門港、宇部港周辺が12件、伊予灘・平郡水道推薦航路が11件などとなっている。

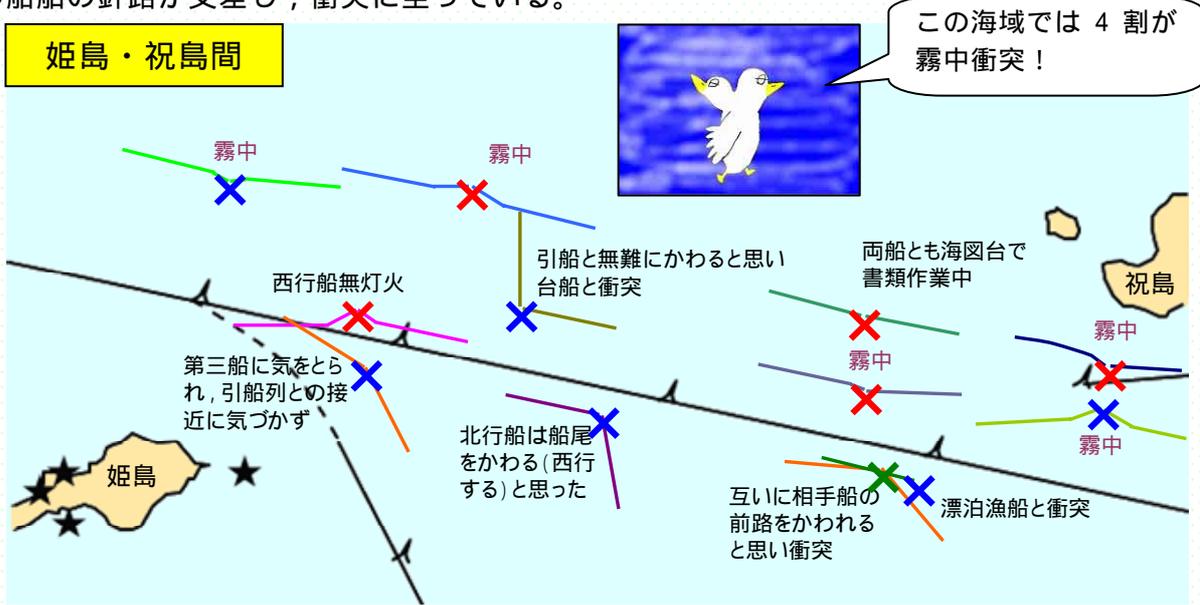
衝突の形態は、推薦航路を横断する船舶との衝突が12件、視界制限状態であったものが9件、操業漁船と衝突したものが8件などとなっており、40件中37件で、貨物船、油送船及び旅客船側の原因の度合いが、大きい若しくは等しいとされている。

衝突の相手船は、13件が小型漁船であったが、漁船側の原因の度合いが大きいとされたものは法定灯火を表示せずに操業していた1件のみで、12件は貨物船、油送船及び旅客船側の原因の度合いが大きいとされ、操業中若しくは漂流中の漁船と衝突したものの8件、前路を左方に横切る漁船と衝突したものの4件となっている。

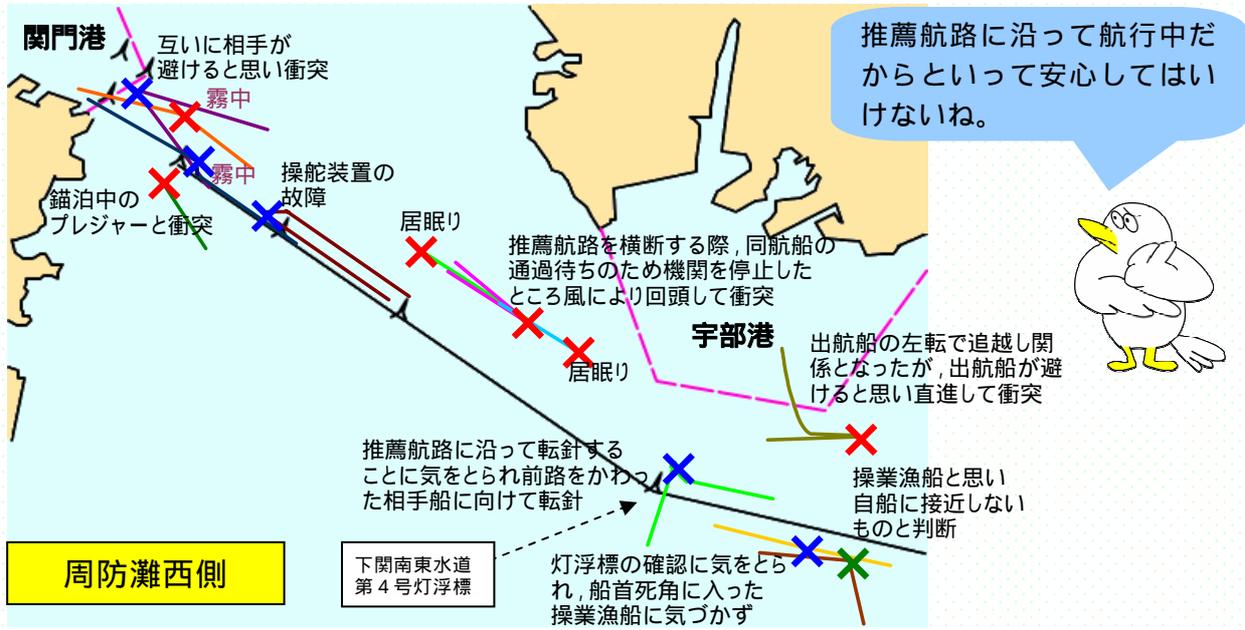
また、推薦航路に沿って航行する船舶と、推薦航路を横断する船舶との衝突は12件あり、うち、10件は推薦航路に沿う船舶側の原因の度合いが大きいとされている。

推薦航路は、地形・潮流等の自然条件のみを考慮したものであり、他船との交通条件を考慮するものではないので、他船と行き会い、横切り等の関係になる場合の航法は、海上衝突予防法等によることになる。そのため、推薦航路に沿って航行中であっても、優先権があるわけではないので、注意が必要です。

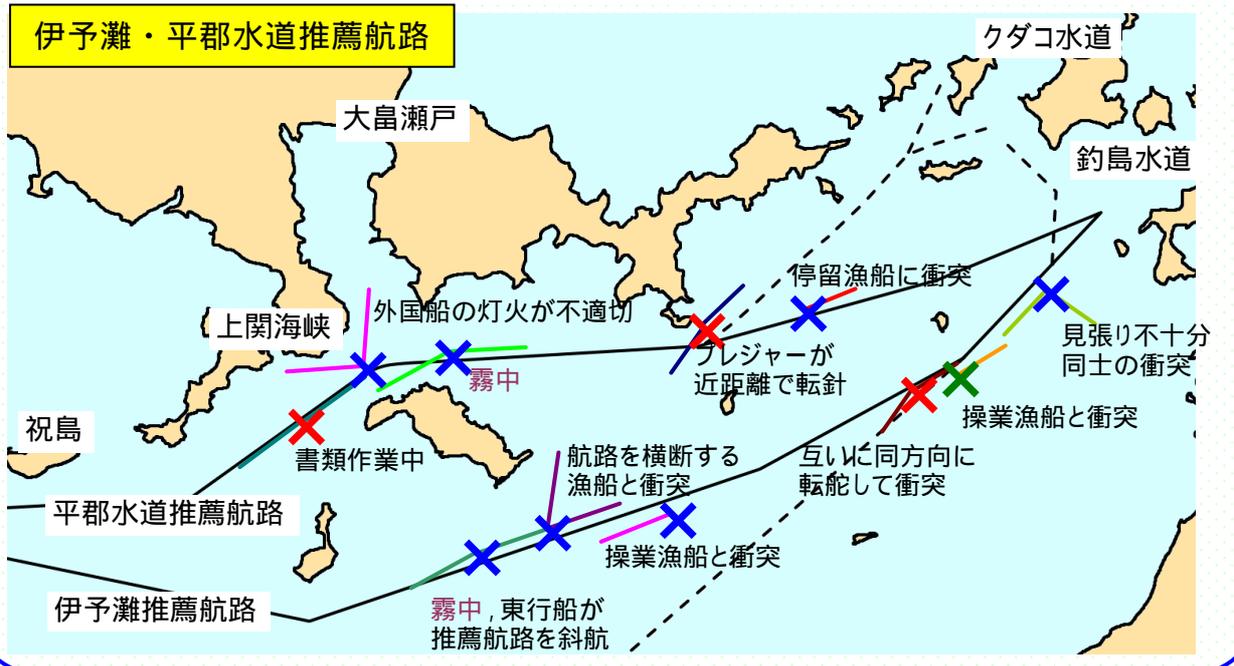
姫島・祝島間では、視界制限状態であったものが5件あり、また、平郡水道へ向かう東行船が伊予灘推薦航路の北側を航行したり、豊後水道からの北上船が合流するため、複数の船舶の針路が交差し、衝突に至っている。



周防灘西側海域では、関門港東口周辺で、入出港船の針路が交差し、衝突が発生している。また、この海域では、平郡水道へ向かう東行船は関門港出航後下関南東水道の北側を離して航行する船舶も多くなっている。下関南東水道第4号灯浮標周辺は、転針点であるために見張り不十分となって漁船と衝突する海難も発生している。



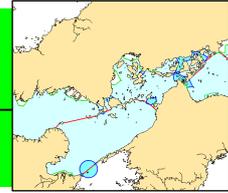
伊予灘推薦航路及び平郡水道推薦航路の衝突では、11件中7件が外国船関連となっており、6件が外国船側の原因の度合いが大きいとされている。また、伊予灘推薦航路の衝突6件では、推薦航路を横断する船舶との衝突が3件、操業漁船との衝突が2件などとなっている。平郡水道の衝突5件では、推薦航路に沿って航行する船舶同士の衝突が2件、推薦航路を横断する船舶との衝突が2件などとなっている。



伊予灘・周防灘 Case 1

# 貨物船 T丸 × 貨物船 P号 衝突

大分県姫島北方の周防灘・・・視程約 80 メートル

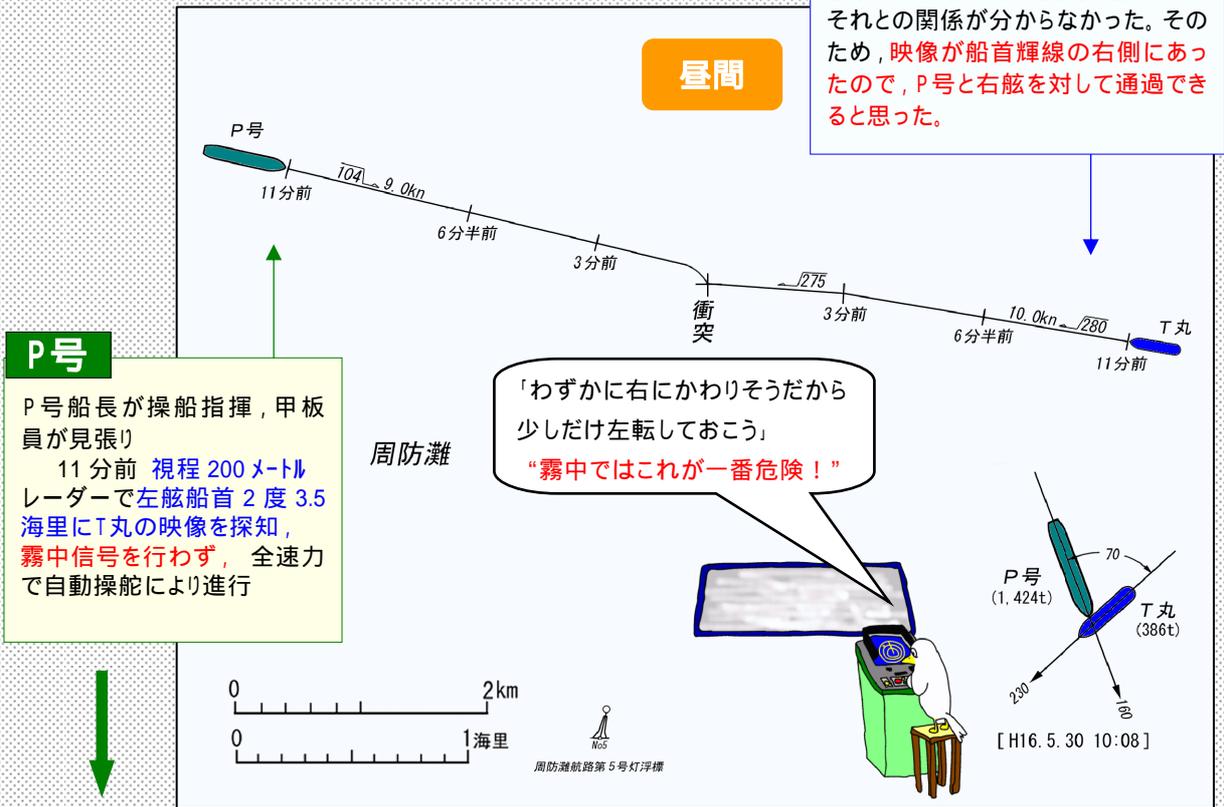


T丸：貨物船 386ト 乗組員 4人 水砕 803ト 水島港 宇部港  
 船長(操船指揮)：55歳 五級海技士(航海)免許(取得後36年) 海上経験41年  
 P号：貨物船(ベリーズ籍) 1,424ト 乗組員10人 鉱石1,573ト 中国ハルビン港 呉港 (水先人なし)  
 船長(操船指揮)：国籍 中国 45歳 海上経験23年  
 発生日時場所：平成16年5月30日10時08分 大分県姫島北方の周防灘  
 気象海象：霧 無風 視程約80メートル

**衝突直前**  
 左転したことにより、一旦はP号の映像が船首輝線の右側に開いたが、再び0.2海里となり、その後、急速に船首輝線に近付いたので、左舵一杯・機関停止 **衝突**

**6分半前**  
 P号に方位変化がなく、右舷船首2度2.0海里に接近、霧中信号も減速も行わず、右舷を対して通過できると思い込み、全速力のまま自動操舵により進行  
**3分前**  
 P号の映像が右舷船首2度1.0海里に接近、通過距離を離すため **5度左転**

**T丸**  
 T丸船長が操船指揮、一等航海士と甲板員が見張り、霧中信号を行わず、全速力で自動操舵により進行  
**9分半前**  
 レーダー(3海里レンジ・相対方位表示)で右舷船首2度3.0海里にP号の映像を感知  
 船長は、P号の方位変化と衝突のおそれとの関係が分からなかった。そのため、映像が船首輝線の右側にあったので、P号と右舷を対して通過できると思った。



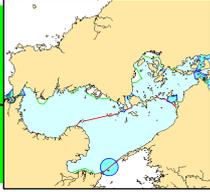
**P号**  
 P号船長が操船指揮、甲板員が見張り  
 11分前 視程200メートル レーダーで左舷船首2度3.5海里にT丸の映像を感知、霧中信号を行わず、全速力で自動操舵により進行

T丸の映像に方位変化がないまま接近、映像が船首輝線の左側にあるので、もう少し接近してから、VHFで右転を呼びかけ、互いに右転すれば、左舷を対して通過できると考え、減速せずに続航

T丸を船名不詳のままVHFで数回呼び掛けたが、応答がなかったため、一方的に「左舷を対して通過したい。」旨を英語で通報  
**6分半前**  
 T丸の映像が左舷船首2度2.0海里に接近、T丸がそのうち右転すると考え、減速せずに進行

**3分前**  
 T丸の映像が左舷船首2度1.0海里に接近、その後、映像が徐々に船首輝線に近付いたが、依然としてT丸の右転を期待、大幅な減速又は停止せずに全速力のまま続航  
**30秒前～衝突** 映像が船首輝線になったので **16度右転**  
 衝突直前に右舵一杯 **衝突**

伊予灘・周防灘 Case2



# 貨物船H号 × 漁船S丸 衝突

宇部港南方の周防灘

H号：貨物船(韓国籍) 8,273ト 乗組員 15人 コンテナ 1,784.3ト 高知港 韓国ウルサン港  
 二等航海士(操船指揮)：国籍 韓国 41歳  
 S丸：漁船(底びき網漁) 4.92ト 乗組員 2人 周防灘の漁場 宇部港  
 船長：62歳 小型船舶操縦士免許  
 発生日時場所：平成14年8月23日02時00分 宇部港南方の周防灘  
 気象海象：曇 東風 風力1 下げ潮末期 東流0.4ノット 視界良好

30分前  
 漁場発進  
 船長が操舵室で単独当直

S丸

15分前  
 転針に備え、手動操舵に切り替え

H号

5分前  
 H号が右舷船首75度 1.5海里  
 (S丸から見えるH号の灯火：白、白、紅)  
 方位が右方に变化

5分前～  
 S丸の白緑2灯を初認  
 横切り関係なので衝突のおそれがあればS丸が右転して船尾をかかわると思った。  
 念のため閃光灯5回照射を3度行った。

1分前～衝突  
 H丸の前路440メートルを航過(白、白、紅、緑、白、白、緑)  
 H号が右転を開始して自船の前路に進出(白、白、緑、白、白、紅)したことに気づき、機関中立としたものの衝突

1分前～衝突  
 S丸が船首を440メートル離して無難に右方にかわったが、**転針することに気をとられていて気付かず**、右舵10度をとって右転を開始直後、船首方にS丸を認め、慌てて右舵35度をとったものの、S丸の前路に進出して**衝突**

