

船舶事故調査報告書

令和4年6月8日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和3年8月26日 10時29分ごろ
発生場所	広島県呉市音戸漁港 ^{おんど} 鰯浜 ^{いわし} 地区 音戸灯台から真方位189° 770m付近 （概位 北緯34° 11.5′ 東経132° 32.1′）
事故の概要	貨物船第十一白砂丸 ^{はくしゃ} は、右転中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和3年9月7日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 第十一白砂丸、749トン
船舶番号、船舶所有者等	135658、個人所有、株式会社G LINE JAPAN
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船尾部フェアリーダー架台に凹損及び擦過傷 防波堤 コンクリートに欠損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 東北東流約2.5ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか6人が乗り組み、船長が船橋で単独で操船に当たり、音戸ノ瀬戸（以下「本件水道」という。）を北上して通狭する目的で、本件水道南側入口（以下「本件水道入口」という。）に向けて約11.5knの速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により西進した。</p> <p>船長は、本件水道入口と距離を開けるように少し左転した後、本件水道東岸南端の南南東方沖に来て、水道内を見通せるようになったので右舵20°とした。</p> <p>本船は、本件水道入口^り口中央の南方で十分に右回頭せず、船首方（西方）の防波堤（以下「本件防波堤」という。）に接近するので、右舵一杯とし、主機を後進運転一杯としたものの、間に合わず、右回頭しながら約2knの速力で左舷船尾部フェアリーダー架台が本件防波堤上部に衝突した。</p> <p>本件水道入口付近の幅は約100mで、本件防波堤は、本件水道西岸南端から南南西方の延長線付近にあった。</p> <p>本件水道を北進する船舶は、本件水道南側入口に西進して接近する際、入口の南方でなければ、本件水道を見通せず、加えて、入口の南方約300mまでの水域（音戸瀬戸南口灯浮標の北側）を通航することとされており、その水域内で約110°の大角度の右回頭を行わな</p>

	<p>ければならない。</p> <p>船長は、本件水道を船長として通狭するのは初めてであり、本件水道の特徴及び北進の船舶が本件水道入口南方に接近する前に減速する必要があることなどを考慮しておらず、本事故時、右転を開始する際、減速せずに、広い海域で通常の転舵に際して使用する舵角20°を使用し、以後、速力と舵角を調整しようと思っていた。</p> <p>A I Sデータによれば、本船は、本事故前、右転開始後約170m航走（西進）して本件水道入口中央南方付近で約30°右転しており、おおむね旋回性能どおり右回頭していた。</p>
分析	<p>本船は、本件水道入口南方で右転して本件水道を北進しようと、本件防波堤に向かう針路で約11.5knの速力で西進中、船長が、同じ速力で航行を続け、少し左転した後、本件水道南南東方で水道内が見通せるようになったところで、右舵20°としたが、回頭が遅れたことから、右舵一杯とし、機関を後進運転一杯としたものの、本件防波堤に接近し、右転しながら衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件水道のような大角度で回頭して進入する水道を通狭した経験がなく、本件水道入口南南東方沖の本件防波堤の約300m東方で、右転を開始する際、広い海域で通常の転舵に際して使用する舵角20°としたことから、十分な回頭が得られなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件水道入口南方で右転して本件水道を北進しようと、本件防波堤に向かう針路で、約11.5knの速力で西進中、船長が、同じ速力で航行を続け、少し左転した後、本件水道南南東方で水道内が見通せるようになったところで、右舵20°としたが、回頭が遅れたため、右舵一杯とし、機関を後進運転一杯としたものの、本件防波堤に接近し、右転しながら衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船長は、対岸が拡延して通航路が区分されていることにより、入口の可航水域が制限され、大角度で回頭して進入しなければならない水道を通過する際は、障害物及び反航船の接近などを考慮し、舵効を得られ、すぐに止まることができる速力で慎重に接近し、回頭時には適切な舵角を使用すること。 <p>また、回頭に際しては、通常舵角の旋回径を考慮した場所で、回頭を開始し、回頭時、舵角を適切に増減して安全な経路で水道に進入することが望ましい。</p>