海の事故情報（七管区）　【速報値】(3月28日～4月3日)

令和4年4月8日

	発生日	発生県	船舶種類	事故形態
船の事故	3月28日（月）	福岡県	遊漁船	乗揚
	3月29日（火）	大分県	プレジャーボート	運航不能
	3月29日（火）	大分県	プレジャーボート	衝突
	3月29日（火）	大分県	プレジャーボート	衝突
	3月29日（火）	福岡県	貨物船	単独衝突
	4月1日（金）	佐賀県	漁船	運航不能
	4月2日（土）	長崎県	プレジャーボート	運航不能
	4月2日（土）	福岡県	貨物船	運航不能

	発生日	発生県	事故区分	事故内容
人の事故	3月28日（月）	長崎県	マリレに伴う海浜事故	負傷
	3月29日（火）	長崎県	マリレに伴う海浜事故	病気

2週連続！
倉良瀬戸で海難発生！！

【問合せ先】
第七管区海上保安本部交通部　安全対策課長　浦川
安全対策調整官　川部
Tell：093－321－2931（内線2640）

【事故事例1】―船位不確認―

令和4年3月24日、貨物船（486トン）は大分県津久見港を博多港向け出港した。同日1700頃、事故者は、操船を船長から引き継いだ際、「倉良瀬戸は絶対に航行するな」と指示されていたが、針路を誤って、倉良瀬と地ノ島の間を通過していることに気づき、大島沖合の本来の針路に戻すため右転した。

事故者は、大島北東に浅瀬があることは把握していたが、航海計器等で大島からの距離や等深線等を確認しないまま、変針したことから、同日1800頃、大島北東にある沖ノ瀬乗揚げたもの。

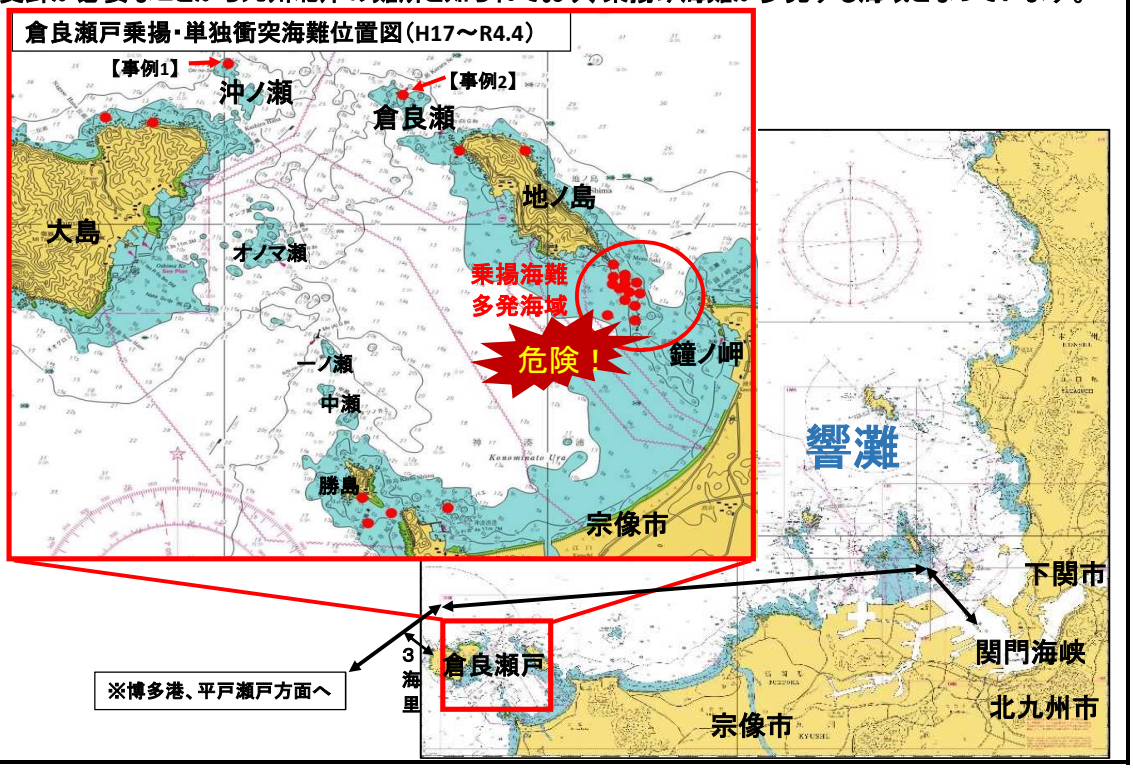
【事故事例2】―居眠り―

令和4年3月29日、貨物船（499トン）は大分県津久見港を博多港向け出港した。同日2130頃、操船していた船長は、船橋内のソファーに座って自動操舵で航行していたため、同日2230頃、倉良瀬方向け変針したのを最後に居眠りをしてしまい、同日2248頃、倉良瀬に衝突したもの。

●九州北岸の難所【倉良瀬戸】

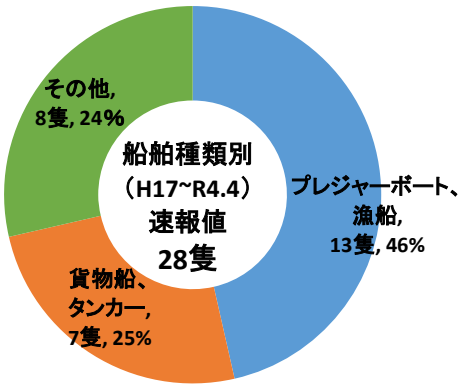
関門海峡～博多港、平戸瀬戸方面間を航行する大型船舶は大島から北3海里沖を航行する例が多く見られますが、博多港、呼子港を利用する比較的小型の沿岸航行船は時間短縮等の為、倉良瀬戸を利用する傾向があります。

しかしながら倉良瀬戸は潮流も早く浅所が存在すること、また通常のコースラインであっても大角度の変針が必要なことから九州北岸の難所と知られており、乗揚げ海難が多発する海域となっています。

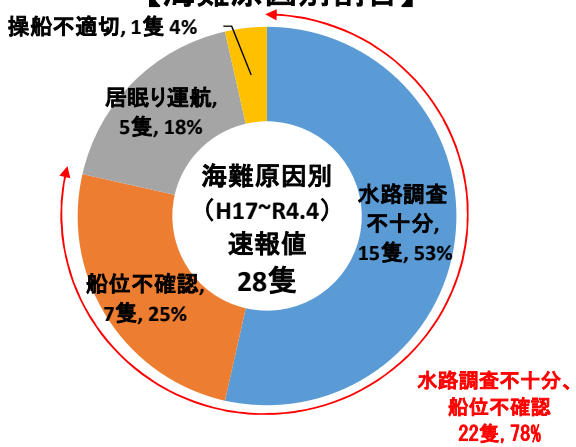


倉良瀬戸乗揚海難の概要

【船舶種類別割合】



【海難原因別割合】



平成17年から令和4年4月までの間に倉良瀬戸での乗揚海難は28隻発生しています。

船舶種類別の隻数は、プレジャーボート・漁船が13隻（46%）貨物船・タンカーが7隻（25%）と船舶の大小に関わらず乗揚げが発生しています。

海難原因別でみると、水路調査不十分15隻（53%）、船位不確認7隻（25%）が約8割を占めています。

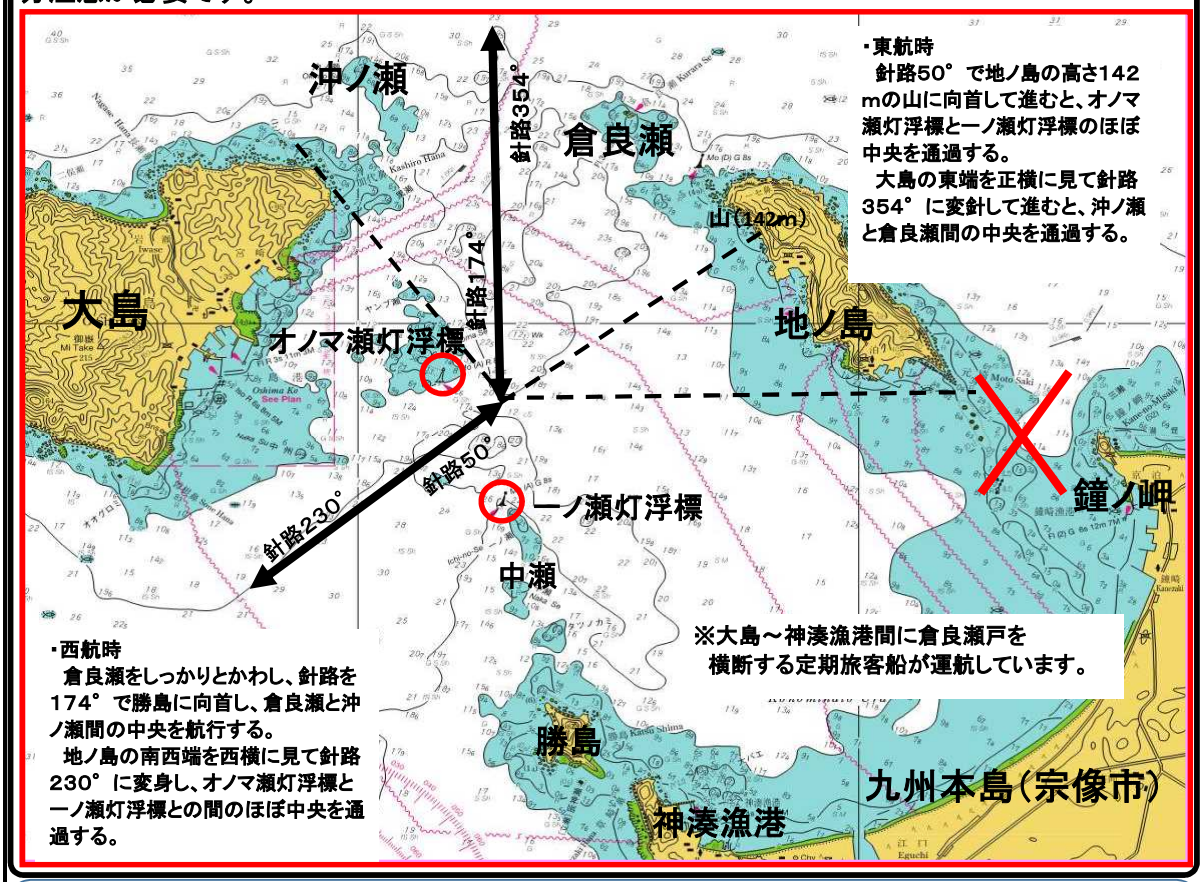
倉良瀬戸では、水路調査不十分で乗揚げた船舶は、地ノ島南端と九州本島（鐘ノ岬）間がもっとも多く、海図等で水深を十分に確認せずに航行し乗揚げています。

また、船位不確認は、倉良瀬戸には、浅瀬が存在し危険であると理解していながら、自船の位置を確認せず漫然と航行し、乗揚げています。

どちらも、自分で水深や自船の位置等を確認する等、事前の準備や心構えで、防げた海難です。

●倉良瀬戸針路法（九州沿岸水路誌より抜粋）

オノマ瀬灯浮標と一ノ瀬灯浮標との間が主水道となっており、地ノ島南端と九州本島との間は浅瀬が多く通航できません。また、針路を横切る潮流があり、浅瀬方へ圧流されることがあるので十分注意が必要です。



狭水道を通航する場合は、必ず出港前に海図で予定航路の水深を調べて航行可能であるか確認するとともに、正しいコースラインを設定し、通航するときは航海計器等で自船の位置を確認しましょう。