

(3) 主な海難事例

① 乗揚げ（居眠り運航）

曳船（総トン数19トン）は、船体ブロック（100トン）を積載した台船を曳航し、玉野三井造船向け、岩城島を出港した。北木島北方の白石瀬戸を通過後からは、自動操舵にて船長1名で当直にあたっていたが、水島港玉島沖の停泊船を避けるため、自動操舵を元の針路より南寄りに設定したまま居眠りし、JFE南西端護岸の捨石上に乗揚げたもの。

（調査の結果、前日からの睡眠不足により居眠りに陥ったものと思料される。）

② 機関故障（ドック作業不十分による不可抗力）

作業船（長さ8m）は、ドックにて主機関の換装を行い、水島港へ帰港中、突如機関停止し、航行不能となったもの。作業船は僚船に曳航救助され、巡視艇伴走警戒のもと、水島港へ入港した。

（調査の結果、燃料管の詰まりによる燃料供給不良が原因であった。）

③ 衝突（機関取扱い不注意）

貨物船D号（総トン数4022トン）は、検疫錨地にて錨泊中、主機関を修理し、修理完了後に試運転（機関室で始動）を実施したところ、クラッチが結合されたままの状態であったため、錨を引きずりながら、付近に錨泊していた貨物船O号（総トン数8649トン）に衝突したもの。

（調査の結果、D号当直者は、主機関を修理していることを知らず、音と振動で機関の機動には気がついたが、クラッチが結合されているものと思っていたため、対応が遅れ、O号衝突直前に機関室へ連絡したが、間に合わなかったもの。）

④ 安全阻害（荷崩れによる船体傾斜）

セメント運搬船（総トン数198トン）は、水島港にて粉セメント355トンを満載し広島港向け出港したが、港口付近で変針のため、面舵に10度取ったところ、船体が左舷側へ大きく傾斜するとともに開口部から海水が入り、復元できないまま、航行不能になったもの。乗組員は付近航行中のタグボートに救助され、該船は船主手配のタグボート2隻により、9号泊地に曳航された。

（該船は造船所へ入渠、原因調査中である。）

⑤ 衝突（見張り不十分）

プレジャーボートY丸（長さ6.17メートル）は4名が乗船し漂泊しながら魚釣りに中、漁を終え帰港中の漁船T丸（総トン数1トン）が、Y丸のほぼ正船尾に衝突し、Y丸乗船者4名とT丸乗船者1名の計5名が打撲傷を負ったもの。

（調査の結果、Y丸乗船者は釣りに没頭し、見張りを怠っていた。漁船T丸は操船中に船底に置いた帽子を取る為に下を向き、見張りを怠ったまま航行。両船ともに見張りを怠っていたのが原因であった。）