

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
発生日時	令和3年11月24日 20時45分ごろ
発生場所	山口県宇部港 宇部港西防波堤灯台から真方位264° 1,720m付近 (概位 北緯33° 56.2′ 東経131° 12.8′)
事故の概要	貨物船第八末広丸は、北東進中、また、交通船兼作業船かいりく7号は、緩やかに右転しながら北東方へ航行中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年12月2日、主管調査官（門司事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 第八末広丸、199トン 136473、川田海運有限会社 B 交通船兼作業船 かいりく7号、9.1トン 291-33866山口、宇部海陸交通株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板にペイント剥離 B 左舷船尾部係船柱に凹損、船橋構造物に破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか1人が乗り組み、法定灯火を表示して航海士Aが単独で手動操舵により操船し、船長A等が甲板上で着岸準備作業に当たり、約10ノット(kn)の速力（対地速力、以下同じ。）で宇部港の北西部（以下、通称の「西港」という。）に向けて宇部港中央部を北北西進した。 航海士Aは、右舷方にB船の両舷灯を認めた後、B船の緑灯が見えたので、B船が南西進してA船の船尾方を通過して沖に向かうと判断し、B船から目を離して航行を続けた。 航海士Aは、西港の港口に至る可航幅約100mの北東に延びる水路（以下「西水路」という。）に達して西水路に沿って変針し、着岸間近で前方に注意して見張りをを行いながら同じ速力で北東進中、右舷至近にB船を認め、A船を追い越して行くと思い、機関を極微速力前進とした。 航海士Aは、その後、B船が更に右舷船首に接近するので、衝突の危険を感じ、探照灯を照らして機関を全速力後進としたものの、A船

	<p>の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、1.5海里レンジとしたレーダーを作動させていたものの、目視のみで見張りを行っており、レーダー画面を見ていれば、B船が針路を変えて後方から接近することに気付いたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、法定灯火を表示して西港に向けて、西港東方の宇部港港奥の中央部を出港した。</p> <p>船長Bは、レーダーを停止し、約10～12knの速力で手動操舵により操船に当たり、夜間に西港へ入航する船舶を余り見掛けたことがなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、甲板員に夜間時の西港への入港方法の説明を行いながら、のり網を右舷側に見ながら本船を西進させた。</p> <p>船長Bは、右舷側ののり網に視線を向けたまま西水路に向けて右転を始め、緩やかに右転しながら同水路を北東方へ航行中、突然、操舵室内が明るくなり、左舷至近にA船を認めたものの、どうすることもできず、B船とA船とが衝突した。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、手動操舵で北東進中、船長Aが、レーダー画面を見ていない中、前方に注意して見張りを行いながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、船尾方を通過すると判断して目を離したB船が針路を変えて後方から接近することに衝突直前まで気付かず、探照灯を照射し、機関を全速力後進としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、北東進へと変針する前に右舷方にB船を認めた際、B船の緑灯が見えたことから、B船が南西進してA船の船尾方を通過すると判断したものと考えられる。</p> <p>B船は、手動操舵で緩やかに右転しながら北東方へ航行中、船長Bが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、右舷側ののり網に視線を向けて航行を続けたことから、衝突直前まで前路を航行中のA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、夜間に宇部港西港へ入航する船舶を余り見掛けたことがなかったことから、前路に航行の支障となる他船はいないと思ったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、宇部港の西水路において、A船が北東進中、B船が緩やかに右転しながら北東方へ航行中、船長Aが、B船の緑灯が見えてB船が南西進してA船の船尾方を通過すると判断してB船から目を離し、前方に注意して見張りを行いながら同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、右舷側ののり網に視線を向けて航行を続けたため、互いに接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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</p>

られる。

- ・操船者は、他船の動静を一度だけで判断せず、自船から遠ざかるまで継続して動静を監視し、また、レーダーを有効に活用して後方を含めた周囲の見張りをを行い、接近する他船を見落とさないようにすること。
- ・船長は、港を出入する場合、自ら操船を指揮すること。
- ・船長は、航行中、前路に航行の支障となる他船はないと思って一定方向のみに視線を向けず、また、慣れた海域を航行する場合であっても、レーダーを有効に活用して常時適切な周囲の見張りをを行い、他船を見落とさないようにすること。