

船舶事故調査報告書

令和5年11月15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5年3月17日 15時23分ごろ
発生場所	山口県宇部港南方沖 宇部港西防波堤灯台から真方位173° 3.7海里（M）付近 （概位 北緯33° 52.6′ 東経131° 14.4′）
事故の概要	貨物船第三東豊丸は、南南東進中、また、産業廃棄物運搬船王和丸は、東南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年4月10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 第三東豊丸、499トン 140000、東豊汽船株式会社、天春海運有限会社（船舶借入人） B 産業廃棄物運搬船 王和丸、363トン 137076、株式会社三和マリン、海栄株式会社（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、六級（航海）（履歴限定） B 船長B、四級（航海） 航海士B、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷 B 左舷船首部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、愛知県三河港豊橋区で揚げ荷役を行う目的で、船長Aの操船により宇部港の岸壁を離岸した後、離岸作業を終えて昇橋した航海士Aが単独で船橋当直に当たり、約167°の針路（真方位、以下同じ。）及び約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により宇部港内を航行していた。 船長Aは、操舵室右舷側の椅子に左舷方を向いて腰を掛け、翌日から海上が時化るとの情報を得ていたため、携帯電話で気象情報を確認して、避泊場所などを検討していた。 航海士Aは、操舵室中央の操舵スタンドの前に立って船橋当直を行っていたところ、右舷船首方約1.5～2Mに宇部港南方沖を東南東進中のB船を目視及びレーダーで認めた。

	<p>航海士Aは、レーダー画面上でB船を捕捉して針路及び速力を確認したところ、A船の速力の方が速かったので、B船の前方を通過できると判断し、船長にその旨を報告して同じ針路及び速力で南南東進を続けた。</p> <p>航海士Aは、その後、B船との方位が変わらずに接近することを認めたものの、B船の船首方には浅所が拡張していることもあり、いずれB船が右舵を取ってくれると期待し、僅かに左舵を取り同じ速力で宇部港の港界から出て航行していたところ、B船との方位が変わらず、B船が同じ針路のまま更に接近したので声を上げた。</p> <p>船長Aは、航海士Aの声を聞いて右舷船首方を見たところ、B船が至近に迫っていたので、衝突の危険を感じて操船を交替し、一旦、主機を中立運転としたが、衝突は避けられないと思い被害を最小限に抑えようと主機を前進として左舵一杯を取った。</p> <p>A船は、左回頭を開始したのち、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、乗組員全員に損傷状況の確認を行うよう指示し、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともに船舶所有者等に連絡した。</p> <p>船長Aは、在橋していたので、港域を出るまでは自ら操船を指揮していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、A船が避航船であることは認識していたので、減速するか、針路を右に取って衝突回避の措置を採っていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、阪神港大阪区で積み荷役を行う目的で、航海士Bが単独で船橋当直に当たり、約100°の針路及び約10knの速力で自動操舵により宇部港南方沖を航行していた。</p> <p>航海士Bは、操舵室中央の操舵スタンドの前の椅子に腰を掛けて船橋当直を行っていたところ、左舷方約1Mに宇部港内をB船の進路上に向けて南南東進するA船を目視及びレーダーで認めた。</p> <p>航海士Bは、B船が保持船であるので、いずれA船が避航すると思い、A船の動静を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>航海士Bは、A船との方位が変わらずに接近することを認め、A船が避航する様子がないので、衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴して主機を中立運転としたが、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、直ちに昇橋して乗組員全員に損傷状況の確認を行うよう指示し、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともに船舶所有者等に連絡した。</p> <p>航海士Bは、A船を初認した際、いずれA船が避航すると思わず、避航動作を採っていれば良かったと本事故後に思った。</p>
分析	A船は、南南東進中、航海士Aが、右舷船首方に東南東進中のB船

	<p>を認め、A船の速力の方が速く、B船の前方を通過できると判断し、南南東進を続けていたところ、B船との方位が変わらずに接近することを認めたが、B船の船首方には浅所が拡張していることもあり、いずれB船が右舵を取ってくれると期待し、僅かに左舵を取り同じ速力で航行を続けたことから、衝突を避けるための措置を採る時機を逸し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東南東進中、航海士Bが、左舷方にB船の進路上に向けて南南東進するA船を認めた際、B船は保持船であり、いずれA船がB船を避航すると思ひ込み、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、衝突を避けるための措置を採る時機を逸し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が南南東進中、B船が東南東進中、航海士Aが、右舷船首方に東南東進中のB船を認め、B船との方位が変わらずに接近することを認めたが、B船の船首方には浅所が拡張していることもあり、いずれB船が右舵を取ってくれると期待し、僅かに左舵を取り同じ速力で航行を続け、また、航海士Bが、左舷方にB船の進路上に向けて南南東進するA船を認めた際、B船は保持船であり、いずれA船がB船を避航すると思ひ込み、同じ針路及び速力で航行を続けたため、互いに衝突を避けるための措置を採る時機を逸し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船橋当直者は、右舷船首方に自船の進路を横切る態勢の船舶を認めた場合、自船の速力の方が速いことをもって横切る態勢の船舶の前方を通過できると判断することなく、横切る態勢の船舶との方位変化により判断すること。 ・ 船橋当直者は、横切る態勢の船舶との方位に変化が見られない場合は、直ちに大幅に減速したり、右に舵を取ったりするなど衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 船長は、港域を出るまで自ら操船を指揮すること。 ・ 船橋当直者は、左舷方に自船の進路を横切る態勢の船舶を認めた場合、自船が保持船であっても、横切る態勢の船舶が自船の進路を避けずに航行を続ける可能性があることを考慮し、横切る態勢の船舶の方位に変化が見られない場合は、針路を変更したり、減速したりするなど早期に衝突を避けるための措置を採ること。 ・ 船橋当直者は、他船を認めた場合、期待や思ひ込みに頼らず、VHF無線電話等で連絡を取って、互いの操船意図を確認すること。