

船舶事故調査報告書

令和6年1月24日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（標識灯）
発生日時	令和4年10月27日 03時30分ごろ
発生場所	山口県萩市九島北東方沖 虎ヶ埼灯台から真方位189° 1,390m付近 （概位 北緯34° 26.9′ 東経131° 23.7′）
事故の概要	貨物船わかしおは、南東進中、標識灯に衝突した。 わかしおは、船長及び甲板員1人が負傷し、船首船底部外板に破口を生じ、また、標識灯は、標識本体と基部との接続部に曲損を生じた。
事故調査の経過	令和4年11月9日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 わかしお、13トン 291-34593山口、山口県漁業協同組合 15.92m (Lr) × 3.43m × 1.29m、FRP ディーゼル機関、585kW、昭和60年9月
乗組員等に関する情報	船長 67歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和53年12月15日 免許証交付日 令和4年9月13日 （令和10年1月24日まで有効） 甲板員52歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 令和3年1月22日 免許証交付日 令和3年1月22日 （令和8年1月21日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）、軽傷 1人（甲板員）
損傷	本船 船首船底部外板に破口 標識灯 標識本体と基部との接続部に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時30分ごろ

	<p>月出時刻：０８時１２分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、専ら漁獲物の運搬の用に供する貨物船で、船長及び甲板員１人が乗り組み、所属漁業協同組合の漁獲物約８０kgを積載し、令和４年１０月２７日０３時１０分ごろ、山口県萩市萩漁港（中小畑地区）^{なかもた}所在の萩地方卸売市場（以下「卸売市場」という。）に向けて、萩市大島漁港を出港した。</p> <p>船長は、大島漁港の南方沖で、操船を甲板員に引き継ぎ、甲板員が、舵輪を左手で保持し、操舵室の中央から右舷寄りに立って、レーダーを使用しながら手動で操船に当たり、自身は甲板員の左側に立って、甲板員の操船指導及び見張りに当たっていた。</p> <p>甲板員は、萩市越ヶ浜半島と同市羽島との間の水道を通過後、越ヶ浜半島と九島との間の水路（以下「本件水路」という。）中央部に向けて左転した。</p> <p>本件水路は、浅所域であるものの、小型船舶であれば一部航行可能となっており、可航域を示す目的で設置された柱高約２mの標識灯４個（右舷標識及び左舷標識が各２個）により、約７０mの可航幅があった。</p> <p>甲板員は、本件水路中央部に船首を向けた際、予定していたいつもの航路（以下「予定航路」という。）より本船が西側に寄っており、本件水路内の４つの標識灯のうち、右舷船首方に見える２つの右舷標識の赤色灯が、萩港灯台（灯質 単明暗白光 明６秒暗２秒 分弧赤光 光達距離１２M）及び萩港中小畑浦沖防波堤東灯台（灯質 群閃赤光 毎６秒に２閃光 光達距離３M）の赤い灯火と重なり、見分けにくくなっていたので、主に左舷船首方に見える左舷標識の緑色灯を頼りに本件水路に向かった。</p> <p>甲板員は、その後、右舷標識の赤色灯が２つとも見えなくなったので、本件水路を通過し終えたと思い、目的地である萩漁港（中小畑地区）に向ける目的で僅かに右転したところ、０３時３０分ごろ、本件水路内の４つの標識灯のうち、北西側の標識灯（以下「本件標識灯」という。）の基部に、本船の船首船底部が衝突した。</p> <p>甲板員は、衝突の衝撃で、操舵室前面の窓枠に頭部を強打し、船長は操舵室前面の操船台に左腕を強打し、本船は船首船底部外板に破口を生じた。</p> <p>本船は、衝突後間もなく通り掛かった漁船（以下「漁船Ａ」という。）に救助を求め、漁船Ａにえい航されて萩漁港（中小畑地区）に入港し、船長及び甲板員は、漁船Ａから連絡を受けた卸売市場職員が要請して待機していた救急車により病院に搬送され、船長が左前腕骨折と頸椎捻挫、甲板員が頭部切創とそれぞれ診断された。</p> <p>（付図１ 事故発生経過概略図、写真１ 本船（修理後）、写真２ 本船の損傷状況、写真３ 本件水路の状況 参照）</p>

<p>その他の事項</p>	<p>甲板員は、夜間に本件水路を操船するのは3回目であり、夜間の本件水路の操船には慣れていなかった。</p> <p>甲板員は、予定航路より西側に寄った位置から本件水路の中央部に船首を向けたので、船首方向に見える陸上の灯火と重なり、本件標識灯が見えにくくなったが、予定航路を航行していれば、本件標識灯が船首方向の陸上の灯火に重なることはなかったと、本事故後に思った。</p> <p>甲板員は、約12ノットの対地速力を維持して本件水路を航行中、陸上の灯火と紛れて右舷標識灯を見分けにくい状況であったので、標識灯の位置を確認できるように減速して航行していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船が本件水路の中央部に向けて左転した後、本件水路内の各標識灯の見え具合から、予定航路よりも西側に寄っていることを認識していたが、本件水路内ですれ違うことになりそうな他船もなかったため、このまま甲板員に操船を任せても問題なく本件水路を通過できると思い、操舵室後壁のベンチに腰掛けようとして、周囲から目を離してしまい、見張りを十分に行っていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、九島北東方沖を手動操舵で南東進中、本件水路の右舷標識灯が背景の陸上の灯火と紛れて見えにくい状況下、本件水路での夜間の操船に慣れていない甲板員が、本件水路を通過し終えたと思い、右転したことから、本件標識灯に衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員は、右舷標識灯が2つ共見えなくなったことから、本船が本件水路を通過し終えたと思い込み、右転したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、九島北東方沖を手動操舵で南東進中、本件水路の右舷標識灯が背景の陸上の灯火と紛れて見えにくい状況下、甲板員が、本件水路を通過し終えたと思い右転したことから、本件標識灯に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"> ・ 操船者は、狭い水路を航行する際、船位を十分に確認して航行するとともに、常時安全な速力で航行すること。 ・ 操船者は、夜間の航行においては、目標とする灯火とその背景にある陸上の灯火等が紛れることがあることを考慮して航行すること。 ・ 操船指導中の船長は、狭い水路を完全に通過し終えたことを確認するまで、安心することなく操船指導に当たること。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 本船（修理後）



写真2 本船の損傷状況



写真3 本件水路の状況



本件水路の東側（越ヶ浜半島）から見る