船舶事故調査報告書

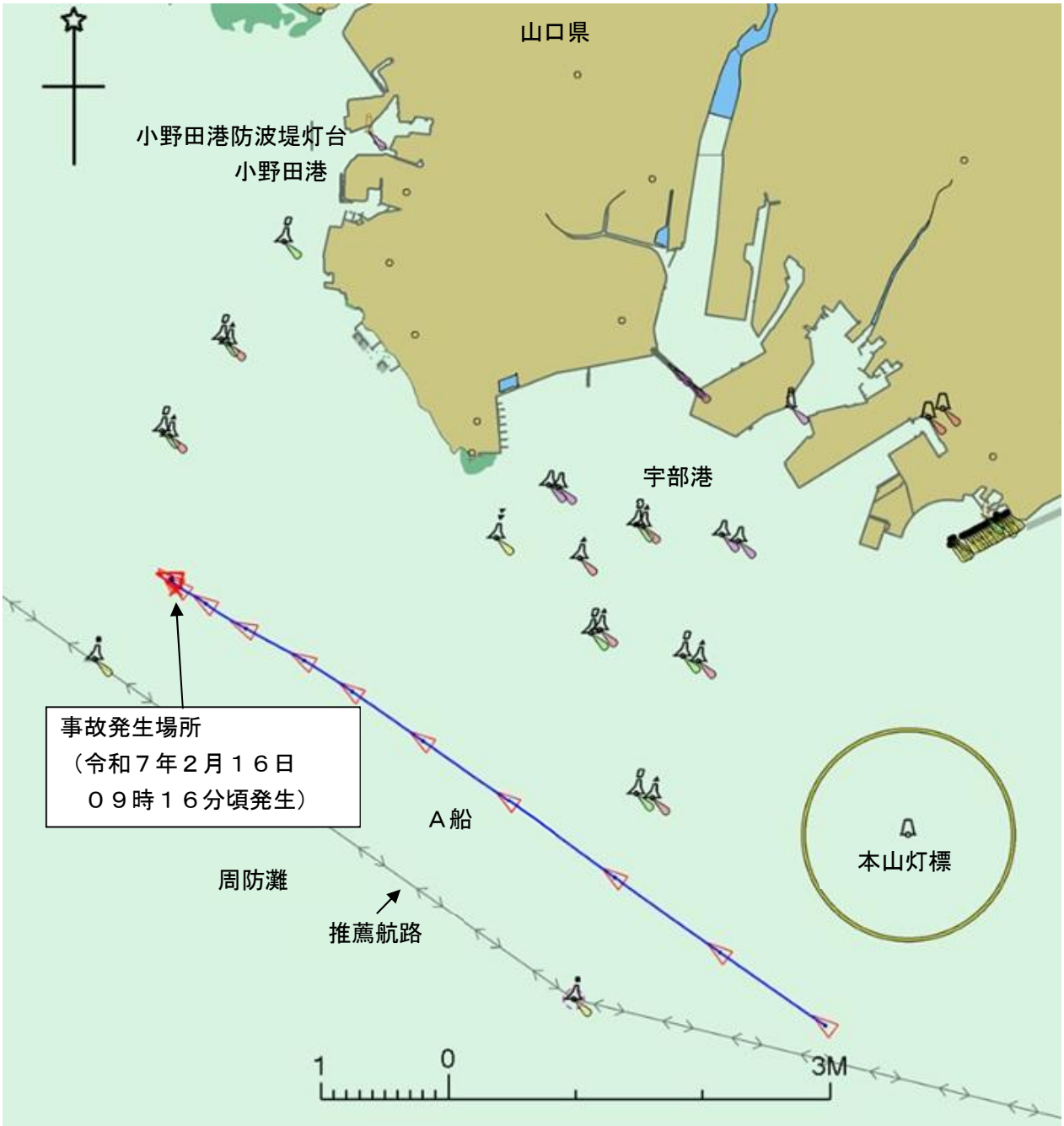
令和７年１０月２２日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和７年２月１６日　０９時１６分頃
発生場所	山口県山陽小野田市小野田港南方沖 小野田港防波堤灯台から真方位２０３°３．９海里（Ｍ）付近 （概位　北緯３３°５４．９′　東経１３１°０８．１′）
事故の概要	貨物船はやせ丸は、錨泊中、また、貨物船第二貴雄丸は、航行中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和７年３月１７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　はやせ丸、４９９トン １４０７０５、アキ・マリン株式会社（Ａ社） Ｂ　貨物船　第二貴雄丸、４９９トン １３６５７８、トネ丸汽船有限会社（船舶借入人）、豊國海運株式会社（船舶管理人）、さおり海運有限会社（運航管理会社、Ｂ社）
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ、五級（航海） Ｂ　船長Ｂ、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	Ａ　左舷船尾部ブルワーク及び救命ボート甲板の曲損 Ｂ　右舷船首部外板に亀裂及び破口を伴う凹損
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北、風力　１、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　上げ潮の末期 山陽小野田市には、２月１６日０６時４６分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	Ａ船は、船長Ａほか５人が乗り組み、鋼板１，５３５ｔを積載し、長崎県西海市所在の造船所に向けて大分港を出航した。 本船は、船長Ａが単独で船橋当直につき、本山灯標南方沖を針路３０５°（真方位、以下同じ。）、約１２ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により周防灘の推薦航路（以下単に「推薦航路」という。）に沿って北西進していた。船長Ａは、主機の回転数が下がり機関室から異音が発生したので、機関長等に主機の点検を行うよう指示した。 船長は、機関長から、点検の結果、回転計発信器、主機保護装置、主機前進用電磁弁及びリミットスイッチ等の点検を更に行う必要があるとの報告を受け、短時間、錨泊して点検を行うこととした。 船長Ａは、周囲に複数の航行船舶を認めていたが、このまま錨泊し

	ても航行中の他船がＡ船を避けるであろうと思い、航路筋から離れることなく、Ａ船を減速して錨泊させた。 　船長Ａは、錨泊直後、前部甲板の錨泊作業を終えた航海士からＡ船の船尾方からＢ船が接近していることを知らされ、Ｂ船に対して汽笛による警告信号を４回行ったが、Ａ船の左舷船尾部とＢ船の右舷船首部とが衝突した。 　船長Ａは、本事故の発生を１１８番通報し、Ａ社に報告した。 　Ｂ船は、船長Ｂほか４人が乗り組み、関門港響新港区での積荷役の目的で、兵庫県姫路市姫路港飾磨区を出航した。 　船長Ｂは、本山灯標南方沖において、単独で船橋当直につき、針路３０５°、約１２kn の速力で自動操舵により航行中、正船首方約２Ｍの所をほぼ同じ針路及び速力で同航するＡ船をレーダー画面上に認めた。 　船長Ｂは、Ｂ船の左舷方に３隻の同航船、右舷船首方に関門海峡東口から宇部港へ向けて航行する反航船を認めたので、Ａ船の船尾方を同航することとし、Ｂ船を推薦航路に沿って北西進させた。 　船長Ｂは、慣れた海域であったので目視で見張りを行っており、Ａ船がほぼ同じ針路及び速力であったので左舷方同航の３隻及び右舷方反航の１隻に意識を向け、Ａ船の動静を監視していなかった。また、関門航路通報ラインに近づいていたので、Ｂ船の船位にも意識を向けていた。 　船長Ｂは、小野田港南方沖を航行中、開放していた船橋右舷側の出入口から警告信号が聞こえたので、どの船から発せられたのかを確認しようと同出入口から外に出て周囲を確認後、前路に目を移した際、Ａ船に接近していることに気付いた。 　船長Ｂは、手動操舵に切り替えて左舵３５°を取り、機関を全速力後進としたが、Ｂ船とＡ船とが衝突した。 　船長Ｂは、本事故の発生を１１８番通報し、Ｂ社に報告した。 　Ｂ船は、Ａ船から後進して離れ、Ａ船及びＢ船は、自力航行で宇部港へ入った。 　船長Ａは、本事故発生時、レーダーを１．２５Ｍレンジとし、船尾方に１．０Ｍオフセンター表示としていたので、船尾方が０．２５Ｍしか映っていなかった。 （付図１　航行経路図　参照）
分析	Ａ船は、推薦航路に沿って北西進中、船長Ａが主機を点検する目的で錨泊する際、航行中の他船がＡ船を避けるであろうと思い、航路筋を離れることなく減速して錨泊したことから、Ａ船の船尾方を同航していたＢ船と衝突したものと考えられる。 　船長Ａは、レーダーの表示設定でオフセンター表示により船尾方が０．２５Ｍしか映っておらず、船尾方の見張りを行っていなかったこ

	とから、航海士から知らされるまで、Ｂ船がＡ船の船尾方を同航していることに気付いていなかったものと考えられる。 　船長Ｂは、Ｂ船の船首方を同航するＡ船がほぼ同じ針路及び速力であり、左舷方の同航船舶や右舷船首方の反航船舶に意識を向けてＡ船の動静を監視していなかったことから、前路で減速し錨泊したＡ船に接近している状況に気付くのが遅れたものと考えられる。 　船長Ｂは、警告信号に気付いたものの、前路で減速し錨泊したＡ船が発したものと思わず、操舵室から出て周囲を確認していたことから、Ａ船に接近していることに気付くのが遅れたものと考えられる。
原因	本事故は、Ａ船及びＢ船が推薦航路に沿って北西進中、船長Ａが主機を点検する目的で航路筋で減速して錨泊したため、また、船長Ｂが、Ｂ船の船首方を同航するＡ船がほぼ同じ針路及び速力であったので、Ａ船以外の船舶に意識を向けてＡ船の動静を監視していなかったため、前路で減速し錨泊したＡ船に接近している状況に気付くのが遅れ、両船が衝突したものと考えられる。
再発防止策	Ａ社は、本事故後、同種事故の再発防止策として次の措置を採った。 ・船長は、錨泊する場合、航路筋から少なくとも１，０００ｍ以上離れた海域で錨泊すること。また、船舶を停止させる際、必ず後方を確認し、関係船があれば自船の行動をＶＨＦで連絡して意思の疎通を図ること。 　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。 ・船長は、推薦航路付近など多数の船舶が航行する海域で、停船及び錨泊を行わないこと。また、緊急に停船等する場合は、後方から接近する船舶に対して無線により意図を伝えること。 ・船長は、前方のみならず、後方の見張りも適切に行うこと。 ・船長は、他船の船尾を同航する場合、安全な距離をとるとともに、同船の不意の動作に対しても避航動作がとれるよう、常時適切に見張りを行うこと。

付図１　航行経路図


山口県
小野田港防波堤灯台
小野田港
宇部港
事故発生場所
（令和７年２月１６日
０９時１６分頃発生）
Ａ船
周防灘
推薦航路
本山灯標
1
0
3M