

船舶事故調査報告書

令和3年3月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

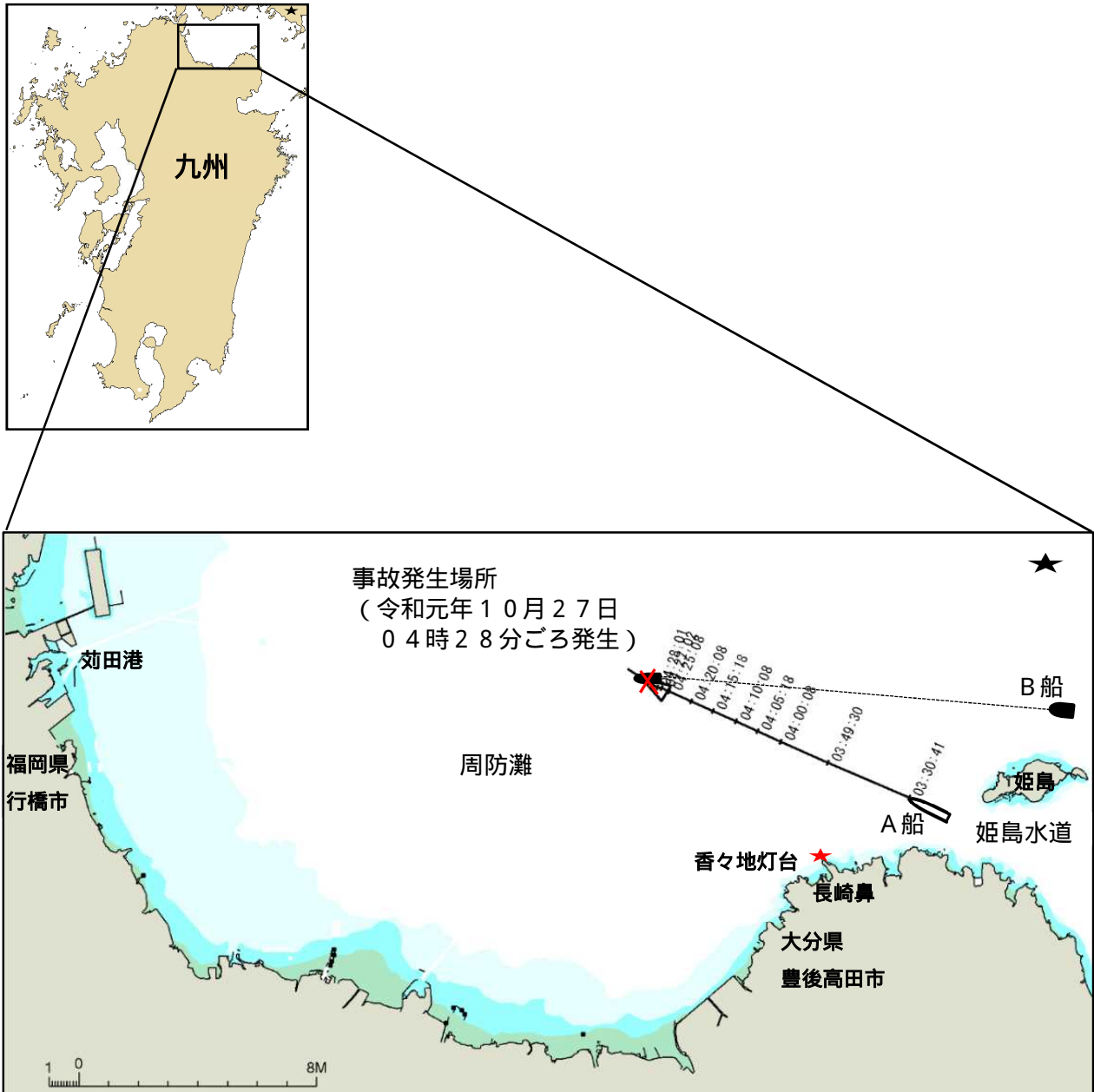
事故種類	衝突
発生日時	令和元年10月27日 04時28分ごろ
発生場所	大分県国東市長崎鼻北西方沖 香々地灯台から真方位316°8.1海里（M）付近 （概位 北緯33°46.8 東経131°24.7）
事故の概要	ケミカルタンカーCHEM TRANSIAは、西北西進中、また、貨物船第三大栄丸は、西進中、両船が衝突した。 CHEM TRANSIA は、右舷船首部の亀裂等を生じ、また、第三大栄丸は、左舷船尾部外板の凹損を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 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	A ケミカルタンカー CHEM TRANSIA（大韓民国籍）740トン 9032305（IMO番号）HANA MARINE CO.,LTD（船舶所有者、運航者） 64.52m×10.30m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW、1991年7月17日 B 貨物船 第三大栄丸、491トン 135177、大同産業株式会社（船舶所有者、運航者） 65.00m×13.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成8年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）71歳 一級航海士（商船限定）免状（大韓民国発給） 交付年月日 2018年11月29日 （2024年1月10日まで有効） 航海士A（大韓民国籍）69歳 二級航海士（商船限定）免状（大韓民国発給） 交付年月日 2016年4月20日 （2021年5月25日まで有効） B 船長B 73歳 四級海技士（航海）

	免許年月日 昭和50年9月5日 免状交付年月日 平成31年3月22日 免状有効期間満了日 令和6年7月23日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に亀裂を伴う曲損、右舷船首部ハンドレールに曲損 B 左舷船尾部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか9人（大韓民国籍1人、インドネシア共和国籍8人）が乗り組み、アルファメチルスチレン約977tを積載し、令和元年10月24日20時30分ごろ大韓民国釜山港に向けて千葉県千葉港を出港した。</p> <p>A船は、法定の灯火を表示し、レーダー1台を3Mレンジのヘッドアップ表示で作動させ、姫島水道から周防灘に向けて約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により西北西進した。</p> <p>航海士Aは、27日03時50分ごろ前直者から船橋当直を引き継ぎ、操舵手とともに立って目視及びレーダーで見張りを行いながら操船に当たり、その後、04時20分ごろ清掃作業に当たらせる目的で操舵手を降橋させた。</p> <p>航海士Aは、04時25分ごろ右舷方至近に目視でB船の左舷灯を認めたもののB船が自船を追い越していくと思い、右転するとB船に接近すると思って同じ針路速力で航行を続けていたところ、B船が自船を追い越し、さらにB船と接近する状況となったので危険を感じて左舵を取ったものの、04時28分ごろA船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>航海士Aは、機関を停止して船長A及び船主に本事故の発生を報告するとともに、VHF無線電話で海上保安庁に通報し、A船は、海上保安庁が指定した場所に錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、空倉で、26日12時40分ごろ福岡県苅田町苅田港に向けて香川県高松市牟礼港を出港した。</p> <p>B船は、法定の灯火を表示し、レーダー1台を3Mレンジのヘッドアップ表示で作動させ、約9knの速力で自動操舵により西進し、27日03時30分ごろ船長Bが前直者から当直を引き継ぎ単独で船橋当直に当たり、操舵スタンドの前に立って目視及び時折レーダーで見張りを行いながら航行した。</p> <p>船長Bは、03時50分ごろ左舷後方に目視でA船の右舷灯を認め、A船がB船の左舷船尾方から右舷方へ通過すると思い、また、04時18分ごろ左舷斜め後方に目視でA船の前部マスト灯及び右舷灯を認めたものの、依然としてA船がB船の左舷船尾方から右舷方へ通</p>

	<p>過すると思っ同じ針路速力で航行を続けた。</p> <p>B船は、船長BがさらにA船と接近する状況となったので危険を感じて右舵を取ったものの、04時28分ごろA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、機関を停止して損傷箇所を確認したのち118番通報を行い、B船は、海上保安庁が指定した場所に錨泊した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
その他の事項	<p>航海士Aは、衝突するまで周囲にB船以外他船を認めず、また、自動操舵で航行していたことで見張りの際、気が緩んでいたかも知れないと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、操舵手に清掃作業を命じるのは後でも構わなかったので、ふたりで見張りを行っていただければよかったと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、目視による見張りに加え、レーダーのガードリング警報を活用しておけばよかったと本事故後に思った。</p> <p>航海士A及び船長Bは、本事故前、発光信号、音響信号及びVHF無線電話による交信を行っていなかった。</p>
分析	<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>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、長崎鼻北西方沖を西北西進中、航海士Aが、右舷方至近にB船を認めた際、B船が自船を追い越し、右転するとB船に接近すると思、同じ針路速力で航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、長崎鼻北西方沖を西進中、船長Bが、左舷方にA船を認めた際、A船がB船の船尾方を通過すると思、同じ針路速力で航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、長崎鼻北西方沖において、A船が西北西進中、B船が西進中、航海士Aが、右舷方至近にB船を認めた際、B船が自船を追い越し、右転するとB船に接近すると思、また、船長Bが、左舷方にA船を認めた際、A船がB船の船尾方を通過すると思、共に同じ針路速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> 航海当直者は、同航他船と前方で針路が交差する場合は、他船が自船を避けてくれると思込まず、早期に避航動作を行うこと。 航海当直者は、レーダー及びそのガードリング警報を活用したり、コンパスで方位変化を確認したりして早期に衝突の危険性を把握するとともに、発光信号、音響信号及びVHF無線電話による交信等

	を行い、互いの操船意図を確認すること。
--	---------------------

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速度 (kn)
	北緯 (° - -)	東経 (° - -)			
03:30:41	33-43-08.6	131-34-51.4	293.8	294	9.8
03:49:30	33-44-18.8	131-31-33.8	293.5	294	9.7
03:55:49	33-44-43.1	131-30-25.6	294.9	295	9.8
04:00:08	33-45-01.2	131-29-38.8	293.9	294	9.9
04:05:18	33-45-22.4	131-28-42.9	295.0	295	9.9
04:10:08	33-45-42.3	131-27-50.4	294.9	295	9.9
04:15:18	33-46-03.0	131-26-54.0	293.0	293	9.9
04:20:08	33-46-22.3	131-26-01.7	294.6	295	9.8
04:25:08	33-46-42.5	131-25-07.7	293.9	293	9.8
04:26:18	33-46-47.2	131-24-55.3	294.3	294	9.9
04:27:02	33-46-49.3	131-24-49.7	293.2	292	9.8
04:28:01	33-46-50.0	131-24-39.3	287.7	302	6.2

船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から50m、船尾から14m、左舷から4m、右舷から5mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船の損傷状況



写真2 B船の損傷状況

