

船舶事故調査報告書

令和3年6月23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30日 09時01分ごろ
発生場所	千葉県千葉港外港区 千葉港市原防波堤灯台から真方位284°3.0海里（M）付近 （概位 北緯35°34.2′ 東経140°00.5′）
事故の概要	ケミカルタンカー ^{バンダイ ハナ} BANDAI HANAは錨泊中、ケミカルタンカー ^{ほうわ} 豊和丸は南東進中、B船がA船に衝突した。 BANDAI HANA は、左舷中央部外板の破口を伴う凹損等を、豊和丸は、球状船首の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 BANDAI HANA（大韓民国籍）、1,049トン 9159244（IMO番号）、HANA MARINE CO.LTD 65.01m（Lr）×11.20m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、1,324kW、1996年1月 B ケミカルタンカー 豊和丸、498トン 141093、シヨクユタンカー株式会社、泰京興産株式会 社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 61.83m（Lr）×10.00m×4.50m、鋼 電動機2基、合計1,040kW、平成21年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 65歳 一級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2017年12月4日 （2022年12月30日まで有効） B 船長B 72歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年8月2日 免状交付年月日 平成27年8月24日 免状有効期間満了日 令和2年8月28日
死傷者等	A なし B 軽傷 4人（一等航海士、二等航海士、機関員、司厨長）

<p>損傷</p>	<p>A 左舷中央部外板に破口を伴う凹損、衝突箇所上部の上甲板に波打ち及び付属機器の破損 B 球状船首に凹損、フォアピークタンクフレームに曲損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 北北西、風力 1、視程 約100m 海象：海上 平穏 令和元年10月29日16時19分に千葉県全域に濃霧注意報が発表され、本事故時、継続中であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長ほか11人が乗り組み、令和元年10月26日18時45分ごろ、積み荷役のため、千葉港に向けて大韓民国^{チェンウォン}昌原市^{チネ}鎮海区を出港した。 A船は、29日14時00分ごろ、千葉港外港区に左錨5節を投入して錨泊し、黒色球形形象物と停泊灯を点灯した。 船長Aは、30日、霧で視程が100m以下に制限される状況下、三等航海士及び甲板長と船橋当直中、レーダー画面上、左舷船首30°、距離740m付近に自船に向かって接近するB船を認め、霧中信号を発したものの、09時01分ごろ、B船の船首部がA船の左舷中央部に衝突した。 B船は、船長Bほか5人が乗り組み、30日07時50分ごろ、船長Bが単独で船橋当直に就き、他の乗組員をタンクの清掃等に当たらせ、積み荷役の目的で、千葉港に向けて京浜港を出港した。 船長Bは、08時30分ごろ、視程が100m以下となったものの、単独で操船を続け、霧中信号を発しなかった。 船長Bは、時折、操舵スタンドの左舷側にあるレーダー画面を見ながら、約12ノットの対地速力で自動操舵により南東進した。 船長Bは、08時58分ごろ、千葉航路から南進する貨物船を認め、同船の船尾を航過するよう、左転し、A船に向かう針路で南東進した。 船長Bは、その後、昇橋してきた一等航海士にタンク清掃作業の遅延に伴う着積時刻の調整を依頼され、針路を元に戻すことも、レーダー画面も見ることなく、携帯電話で代理店の連絡先を探していたところ、船首方にA船のマストを認めて機関を後進としたものの、09時01分ごろ、B船の船首部がA船の左舷中央部に衝突した。 船長Bは、本事故後、海上保安庁に118番通報を行った。 A船は、左舷中央部外板に破口、B船は、球状船首の凹損等を生じ、B船の二等航海士が肋骨骨折、ほか3人が打撲を負った。 (付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、出港時、視程が約500mであったが、発航中止基準の500m以下にならないと思い、出港した。 船長Bは、レーダー画面上でA船にマーカーを付けていたものの、</p>

	<p>ARPA（自動衝突予防援助装置）の警報を設定していなかった。</p> <p>船長Bは、これまでの経験から、無難に航海できると思い、霧中信号を吹鳴しなかった。</p> <p>船長Bは、視界制限状態下、これまでも、単独操船を行っており、本事故時、携帯電話を操作し、レーダー画面を見ていなかった。</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>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、濃霧注意報が発表されていた視界制限状態の中、千葉港外港区において、錨泊中、自船に向かって接近するB船を認め、霧中信号を発したものの、B船がA船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、濃霧注意報が発表されていた視界制限状態の中、千葉港外港区において、南東進中、船長Bが、携帯電話を操作しながら航行していたことから、A船に向かっていることに気付かず、衝突したものと考えられる。</p> <p>本事故当時、視界制限状態にあったことから、船長Bは、A船の存在に気付くのが遅れた可能性があるものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、濃霧注意報が発表されていた視界制限状態の中、千葉港外港区において、A船が錨泊中、B船が南東進中、船長Bが携帯電話を操作しながら航行していたため、A船に向かっていることに気付かず、B船がA船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"> ・船長は、視界制限状態の中を航行する際、船橋当直者を増員のうえ、レーダーによる見張りを継続的に実施するとともに、必要に応じて十分な減速と霧中信号の吹鳴を行うこと。 ・運航管理者は、船長に対して発航中止基準を順守させるよう指導、教育を行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

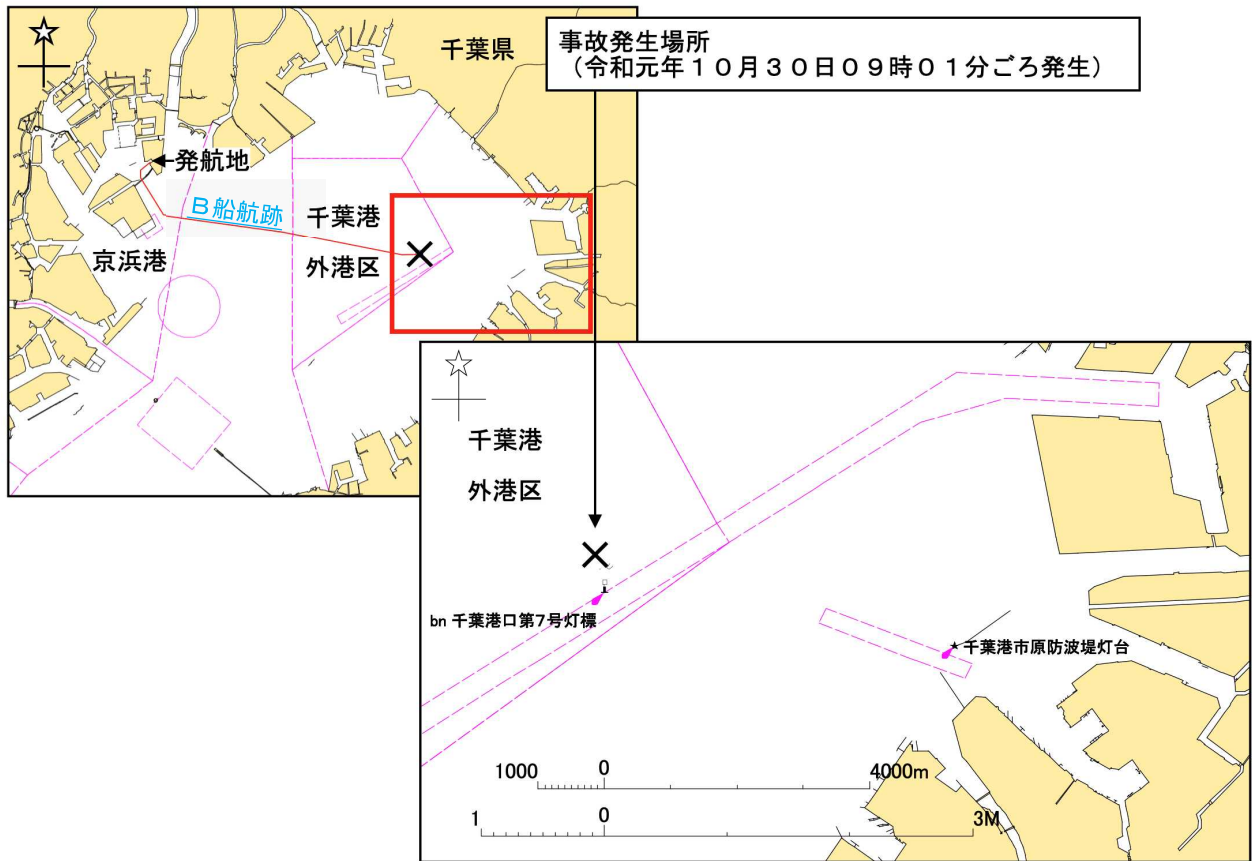


写真1 A船の損傷状況

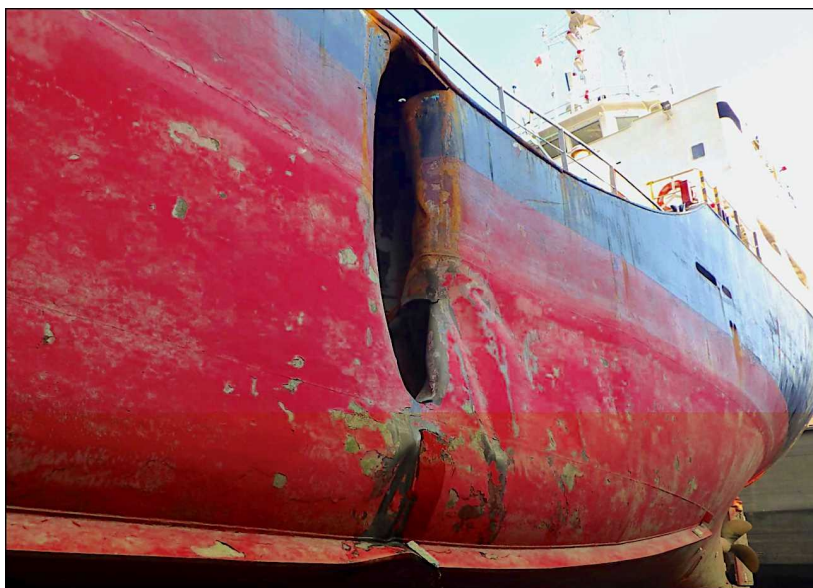


写真2 B船の損傷状況

