

## 船舶事故調査報告書

令和4年3月2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2年10月12日 18時58分ごろ
発生場所	三重県四日市港内（第二航路） 四日市港東防波堤北灯台から真方位060°290m付近 （概位 北緯34°58.1′ 東経136°40.4′）
事故の概要	ケミカルタンカー <sup>ゴールデン アイ ハナ</sup> GOLDEN AI HANAは南進中、液化ガスばら積船 <sup>ずいこう</sup> 瑞光丸は東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年10月22日、主管調査官（横浜事務所）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 ケミカルタンカー GOLDEN AI HANA（大韓民国籍）、2,369トン 9272759（IMO番号）、HANA MARINE CO.,LTD. B 液化ガスばら積船 瑞光丸、749トン 135984、イノガストラנסポート株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、不詳 B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に亀裂 B 船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aほか14人（大韓民国籍6人、ミャンマー連邦共和国籍5人、インドネシア共和国籍3人）が乗り組み、中華人民共和国向け四日市港内を南進中、船長AがB船の汽笛による警告信号を聞き、第二航路を横切る進路からB船の船尾方に向けて同じ速力で右転したところ、B船の船首部とA船の右舷船尾部外板とが衝突した。 B船は、船長Bほか6人が乗り組み、四日市港内を第二航路の西口から入航しようと東進中、船長Bが、左舷船首方に南進するA船を認め、A船が第二航路の途中から左転して入航すること及び自船が保持船であると思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。 B船は、第二航路の西口付近でもA船の針路に方位変化がなく接近するので、船長BがA船に警告信号を吹鳴した後、減速して右転中、A船が右転を始め、A船と衝突した。 船長Bは、本事故後、南進して接近するA船の意図をVHF無線電話で確認すれば良かったと思った。
分析	A船は、南進中、船長Aが、第二航路を横切る進路で航行を続けた

	<p>ところ、B船から汽笛による警告信号を聞き、B船の船尾方に進路を向けようと同一速力で右転したことから、第二航路を航行中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東進中、船長Bが、左舷船首方に南進するA船を認めた際、A船が第二航路の途中から左転して入航すること及び自船が保持船であると思い、同一針路及び速力で航行を続けたことから、第二航路西口付近でA船と接近し、警告信号を吹鳴した後、減速して右転したものの、右転してきたA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、A船が南進中、B船が東進中、船長Aが第二航路を横切る進路で航行を続けていたところ、B船からの警告信号を聞き、B船の船尾方に向けて同一速力で右転し、また、船長Bが、左舷船首方にA船を認めた際、第二航路の途中から左転して入航すること及び自船が保持船であると思い、同一針路及び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>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、衝突を避けるための動作を行う際、舵による避航だけでなく減速、必要に応じて機関を後進にかけて停止すること。</li> <li>・ 船長は、他船の操船意図に疑問がある場合、積極的にVHF無線電話で操船意図を確認すること。</li> <li>・ 避航船は、できる限り早期に、かつ、大幅に避航動作をとるとともに、保持船であっても、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。</li> </ul>