

船舶事故調査報告書

令和4年6月8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3年8月2日 04時53分ごろ
発生場所	山口県柳井市平郡島西方沖 室津灯台から真方位138° 2.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 48.2′ 東経132° 08.9′）
事故の概要	ケミカルタンカーBANDAÏ HANAは、東北東進中、また、漁船日ノ出丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和3年8月4日、主管調査官（広島事務所）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 BANDAÏ HANA（大韓民国籍）、739トン 9159244（IMO番号）、HN SHIPPING CO.,LTD. B 漁船 日ノ出丸、4.4トン YG3-51043（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、二級航海士免状（大韓民国発給） 航海士A（大韓民国籍）、三級航海士免状（大韓民国発給） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部防舷材に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：05時23分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aほか11人（大韓民国籍8人、インドネシア共和国籍3人）が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士A及び甲板員Aが船橋当直に当たり、レーダーを1.5Mレンジでノースアップとして作動させ、自動操舵により約11.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東北東進していた。 航海士Aは、レーダーで左舷船首方約1MにB船の映像を認めて灯火を視認したものの、まだ遠くて明かりが弱いと思い、船首方を見て考え事をしていたところ、左舷船首方約50mにB船の緑灯を認め、手動操舵に切り替えて右舵一杯としたが、左舷船尾部がB船と衝突した。 航海士Aは、本事故当時、疲れや眠気はなかったが、周囲に航行船舶がいなかったのが気が緩んでおり、B船の灯火を最初に視認したときに危険を感じず、長い時間考え事をしてしまったと思った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、法定灯火を表示し、平郡島南東

	<p>方沖の漁場に向けて自動操舵により約7knの速力で南東進していた。</p> <p>B船は、船長Bが、操舵室船尾側の出入口下部の台に左舷向きに座ってリモコン操舵を持ち、主に船首方を見張り、時々姿勢を変えて左舷方、右舷方及び船尾方を見ながら航行していたところ、右舷方至近にA船の船影を認め、すぐに機関を後進運転としたが、間に合わず、船首がA船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Bは、疲れや眠気はなく、背後の右舷方を見張りについては、時々振り返り、近くの船窓から見ていたが、身体を捻った無理な姿勢で行っていたので、背後の見張りが疎かになっていたのではと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、東北東進中、航海士Aが、左舷船首方にB船の灯火を視認したものの、船首方を見て考え事をしながら航行を続けたことから、B船と接近していることに気付くのが遅れ、左舷船首方約50mにB船の緑灯を認め、右舵一杯としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、操舵室船尾側の出入口下部の台に左舷向きに座って見張りをしながら航行を続けたことから、背後の右舷方を見張りが疎かになり、A船と接近していることに気付くのが遅れ、右舷方至近にA船の船影を認め、すぐに機関を後進運転としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日出前の常用薄明時、A船が東北東進中、B船が南東進中、航海士Aが、左舷船首方にB船の灯火を視認したものの、船首方を見て考え事をしながら航行を続け、また、船長Bが、操舵室船尾側の出入口下部の台に左舷向きに座って見張りをしながら航行を続けたため、互いに相手船に気付くのが遅れ、両船が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"> ・ 船橋当直者は、継続的に周囲の船舶の動向を監視し、常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、航行中、側方を向き、背後など他方を見張りが疎かになる姿勢及び場所での操舵をなるべく行わず、全周の見張りを適切に行える場所で行うこと。