

船舶事故調査報告書

令和5年12月20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5年4月28日 23時19分ごろ
発生場所	大分県大分市大分港北方沖 大分港鶴崎東防波堤灯台から真方位351°1,500m付近 (概位 北緯33°17.6 東経 131°40.6 )
事故の概要	LPGタンカーGREEN GASは、北進中、また、貨物船第十五幸伸丸は、東北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年5月1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 LPGタンカーGREEN GAS（大韓民国籍）、2,997トン 9496197（IMO番号）MYUNGSHIN SHIPPING CO,LTD. B 貨物船第十五幸伸丸、497トン 144489、幸泉汽船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、一級航海士免状（大韓民国発給） B 船長B、四級（航海） 甲板員B、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂を伴う凹損 B 右舷船首部から船体中央部にかけて外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか14人（大韓民国籍2人、インドネシア共和国籍12人）が乗り組み、法定灯火のほか船首及び船尾甲板の作業灯を点灯して、大分港鶴崎泊地から出航した。 船長Aは、大分港鶴崎東防波堤灯台の手前で、左舷方約1海里（M）に、西隣の乙津泊地から出航して北進するB船の灯火を認めた。 船長Aは、船尾甲板での作業を終えた航海士（以下「航海士A <sub>1</sub> 」という。）が昇橋し、レーダーの見張りについたので、別の航海士（以下「航海士A <sub>2</sub> 」という。）に船尾甲板の作業灯を消灯するよう指示したところ、誤って作業中の船首甲板の作業灯を消灯したので注意をした。 船長Aは、A船に接近する他船が見当たらず、何かあれば航海士A <sub>1</sub> が報告してくれるので短時間であれば大丈夫と思い、船橋内の後壁付近に移動し、船尾方を向いて航海士A <sub>2</sub> に対する指導を始めた。 船長Aは、約2分後、乙津泊地から出航して北進していたB船のこ

	<p>とが気になって左舷方を見たところ、約0.2 Mに迫ったB船の灯火に気付き、右舵一杯を指示したものの、A船の左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、航海士A<sub>1</sub>が船橋内の状況に気を取られてレーダーを含む見張りが十分にできていなかったかもしれないので、航海士A<sub>2</sub>を指導する間、航海士A<sub>1</sub>に見張りを徹底するよう引き継いでおくべきであったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか3人が乗り組み、法定灯火を点灯し、大分港乙津泊地成品岸壁から出航し北進した。</p> <p>船長Bは、大分港乙津西防波堤灯台を通過後、自動操舵とし、周囲に接近する他船がないことを目視及びレーダーで確認の上、当直見習いとして同時間に当直に入っている甲板員Bに対し、予定コースよりも北側を航行するように指示して操舵を交替し、船橋後部の海図台に移動して荷役作業の書類作成を始めた。</p> <p>甲板員Bは、周囲に接近する他船がないことを目視及びレーダーで確認の上、自動操舵のダイヤルを操作し、別府湾の湾口に向かう東北東の針路とした。</p> <p>船長Bは、変針後、次直である航海士（以下「航海士B」という。）が昇橋し、操舵コンソールの前に立って当直の引継ぎを要請したので、海図台での作業を止め、操舵コンソール付近に移動して機器の状況等を再確認していたところ、右舷正横やや前方のA船の灯火に初めて気付いた甲板員BからA船の接近についての報告を受けた。</p> <p>船長Bは、右舷正横方約200 mに接近したA船の灯火を認め、主機を後進にすると同時に、航海士Bに舵を操作するよう指示し、航海士Bが手動操舵に切り替えて左舵一杯としたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、離岸前、乙津泊地の出入港船と、大分港北方の海域に操業する漁船がないという情報を入手していたが、隣の鶴崎泊地の出入港船の情報は、A船に関するものも含め得られていなかったため、事前にA船の出港に関する情報が得られていれば、A船に早い段階で気付くことができたかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>甲板員Bは、船長から操舵を引き継いだ後、東北東に変針する際、鶴崎泊地方向にも目を向けていたがA船には気付かず、同方向から接近する他船はいないと思い、変針後は、主に船首方に注意を向けていたので、鶴崎泊地から北上するA船に気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、北進中、船長Aが、航海士A<sub>2</sub>に対する指導に意識を向け、周囲の見張りが十分に継続されていない状態で航行を続けたことから、接近するB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長Aは、乗組員の指導に当たる際、周囲には接近する他船がなく、短時間であればそのまま航行しても問題はなく、また、レーダーによる見張りについていた航海士A<sub>1</sub>が、何かあれば報告してくれると思っていたことから、見張りに関する指示を明確にすることなく乗組員の指導に当たったものと考えられる。</p> <p>B船は、東北東進中、甲板員Bが、変針した際に鶴崎泊地から北上する他船を認めなかったため、同方向から接近する他船はいないと思い、主に船首方に注意を向けて航行を続けたことから、鶴崎泊地から北上するA船に気付くのが遅れ、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船が北進中、船長Aが乗組員に対する指導に意識を向け、周囲の見張りが十分に継続されていない状態で航行を続け、また、B船が東北東進中、甲板員Bが、主に船首方に注意を向けて航行を続けたため、互いに相手船に気付くのが遅れ、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、接近する他の船舶が見当たらない場合においても、他の作業に専念することなく、常時適切な見張りを行って航行すること。</li> <li>・操船者は、接近する他船を認めない場合においても、見落とししている可能性を考慮し、常時全周に対する見張りを行って航行すること。</li> <li>・泊地や岸壁が多数隣接する港を出港する船舶の船長は、自船が出入りする岸壁の情報に限らず、出港後に影響があることが予想される隣接する岸壁の出入港船の情報も入手することが望ましい。</li> </ul>