

船舶事故調査報告書

平成28年12月15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	平成28年5月30日 16時53分ごろ
発生場所	鹿児島県指宿市山川港北東方沖 指宿港東防波堤灯台から真方位100° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯31° 13.9′ 東経130° 42.2′）
事故の概要	油タンカーはくせいは、南進中、また、押船第二十八秀丸は、起重機船第28高千穂号を押航して南進中、はくせいと第28高千穂号とが衝突した。
事故調査の経過	平成28年5月31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 油タンカー はくせい、498トン 134664、株式会社旗山マリン B 押船 第二十八秀丸、96トン 135556、児玉重機有限会社 C 起重機船 第28高千穂号、約2,479トン なし、児玉重機有限会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂等 B なし C 右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、空倉の状態、大分県大分市大分港に向けて鹿児島県鹿児島市鹿児島港を出港し、約185°（真方位、以下同じ。）の針路及び約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、山川港の北東方沖を航行した。 船長Aは、南進を開始して間もなく、ほぼ正船首約2MのところにB船がC船を押航している押船列（以下「B船押船列」という。）を認めた。 船長Aは、3Mレンジのヘッドアップ表示で作動させていたレーダーのエコートレイルを見て、B船押船列がA船より遅いので、南南西進しているB船押船列の左舷側を追い越すこととし、左転して針路を約170°とした。

	<p>船長Aは、左転した後に自動操舵とし、B船押船列のほかに支障となる船舶がなく、A船がB船押船列を安全に追い越す態勢で航行しているものと思い、船橋左舷後方にある海図机で船尾方を向き、次航海の航海計画を作成していた。</p> <p>船長Aは、振り返って船首方を見たところ、前路至近にB船押船列を認めたものの、どうすることもできず、A船の左舷船首部とC船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船押船列は、船長Bほか7人が乗り組み、鹿児島港を出港して山川港に向けて、約180°の針路及び約6knの速力で、山川港の北東方沖を南進した。</p> <p>船長Bは、右舷船尾方約2Mのところ、B船押船列よりも速いA船を認め、A船がB船押船列の右舷側を追い越すものと思い、同じ針路のまま、約4.5knに減速して、南進を続けていたところ、しばらくして、A船が向かって来ることに気付き、汽笛で短音5回以上を吹鳴するとともに右舵一杯としたものの、間に合わず、C船の右舷船尾部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、山川港北東方沖において、南進中、船長Aが、次航海の航海計画を作成し、B船押船列に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船押船列に向けて接近していることに気付かずに航行を続け、B船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、山川港北東方沖において、南進中、船長Bが、A船がB船押船列の右舷側を追い越すものと思い、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A船がB船押船列に向かって来たことに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、山川港北東方沖において、A船が南進中、B船押船列が南進中、船長Aが次航海の航海計画を作成し、また、船長BがA船がB船押船列の右舷側を追い越すものと思い、共に相手船に対する見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>