

船舶事故調査報告書

平成29年3月16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10月27日 23時56分ごろ
発生場所	広島県呉市 齋島南東方沖 来島梶取鼻灯台から真方位260° 3.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 06.5′ 東経132° 49.6′）
事故の概要	貨物船 将永丸は、南西進中、また、引船 HUB DOLPHIN は、台船 STEEL HUB-7 をえい航して北東進中、将永丸と STEEL HUB-7 とが衝突した。
事故調査の経過	平成28年10月28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 貨物船 将永丸、499トン 136390、御前崎海運株式会社 B 引船 HUB DOLPHIN（パナマ共和国籍）、495トン 9413767（IMO番号）、LA ARENA LINE, S.A. C 台船 STEEL HUB-7、3,418トン なし、株式会社スチールハブ
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （パナマ共和国発給） 航海士B（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二 等航海士（パナマ共和国発給）
負傷者	なし
損傷	A 船尾部左舷側外板に亀裂を伴う凹損 B なし C 右舷船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風速 約3.9m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、航海士Aが単独の船橋当直につき、レーダーを6Mレンジとし、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、自動操舵により南西進していた。 航海士Aは、右舷船首方に左舷灯を認め、A船の前方を右方から左方に横切る船舶と思い航行を続けていたところ、B船の左舷灯を船首方近距離に視認し、手動操舵に切り替え、左舵一杯を取った後、C船を認めたが、そのままC船と衝突した。

	<p>航海士Aは、左舵一杯を取ったとき、B船がA船の操舵室に向けて探照灯を照射したと思った。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか7人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、C船をえい航して引船列（以下「B船引船列」という。）を構成し、約7.2knの速力で北東進していた。</p> <p>船長Bは、A船の右舷灯を視認し、左舷対左舷で安全に通過しようとして右舵を取った。</p> <p>船長Bは、A船が左転するのを認めたので、探照灯をA船に向かって照射し、右舵一杯を取ったが、C船とA船とが衝突した。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、齋島南東方沖を南西進中、航海士Aが、前方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船引船列を認めるのが遅れ、左舵一杯を取ったものの、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、齋島南東方沖を北東進中、船長Bが、左舷を対して通過する態勢のA船が左転するのを認め、A船に向かって探照灯を照射し、右舵一杯を取ったが、えい航していたC船がA船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船が齋島南東方沖を南西進中、航海士Aが前方の見張りを適切に行っていなかったため、齋島南東方沖を北東進していたB船引船列を認めるのが遅れ、左舵一杯を取ったものの、C船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 常時適切な見張りを行うとともに適切な操船を行うこと。</li> </ul>