

船舶事故調査報告書

平成22年11月18日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 山 本 哲 也
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成21年12月24日 03時25分ごろ
発生場所	香川県三豊市三崎北東方沖 <small>みとよ みさき さぬきみさき</small> 讃岐三崎灯台から真方位010° 2.1海里 (M) 付近 (概位 北緯34° 17.7′ 東経133° 33.8′)
事故調査の経過	平成21年12月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 <small>オリエン ト シヤイン</small> ORIENTE SHINE、19,715トン（パナマ共和国籍） 9236846（IMO番号）、ORIENTE MARITIM S.A. 176.82m×29.40m×13.50m、鋼 ディーゼル機関、7,080kW、2001年1月31日 B 貨物船 <small>リン ハイ シヤン</small> LIN HAI SHAN、2,998トン（パナマ共和国籍） 9372614（IMO番号）、HAINAN LINHAI SHIPPING CO.,LTD. 92.95m (Lr) × 15.80m × 7.10m、鋼 ディーゼル機関、1,765kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 水先人 男性 61歳 内海水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成16年2月2日 免許証交付年月日 平成21年1月23日 有効期間満了日 平成26年2月1日 B 三等航海士 男性 39歳 不詳
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に破口及び擦過傷 B 右舷船首部に破口及び曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか20人が乗り組み、水先人2人が乗船して香川県六 <small>む</small> 島南東方沖を愛媛県松山港に向かった。 水先人Aは、水先中、目視、レーダー及びAIS機器を活用して見張りをを行いながら、速力を13.3ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）とし、針路を真方位253°として航行した。 水先人Aは、03時20分ごろ、左舷前方約1.7Mのところ左舷を始めたB船を認め、注意喚起信号を吹鳴し、03時24分ごろ、B船の緑灯が正船首方約0.4Mとなったので、甲板手Aに左舵を命じ、機関を停止したところ、03時25分ごろ、A船の右舷船首部と右舷を始めたB船の右

	<p>舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか14人が乗り組み、航海士Bが、速力を約9.0～9.4knとして備後灘推薦航路線（以下「本件航路線」という。）に沿って、その南側を北東進中、03時24分ごろ、B船が左転を開始し、すぐに右舵一杯を取って右転を開始したところ、両船が衝突した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風速 約1.5m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時（潮流 西流約0.6kn）</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、六島南東方沖を本件航路線に沿って、その北側を南西進中、水先中の水先人Aが、目視及びレーダーを活用して前方の見張りを行い、前路を右方に横切るB船に気付き、注意喚起信号を行ったものと考えられる。</p> <p>水先人Aは、B船の緑灯を正船首方0.4M付近に認め、より安全に通過するのに必要な距離をとるため、左舵を命じ、機関を停止として左転を開始したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件航路線に沿って、その南側を北東進中、航海士Bが、針路を水島港に向けるため、左転してA船の前路に向けた可能性があると考えられるが、B船が左転した理由については、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、六島南東方沖において、A船が、本件航路線に沿って、その北側を南西進中、B船が、本件航路線に沿って、その南側を北東進中、B船が、左転してA船の前路に向けて航行したため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>	