

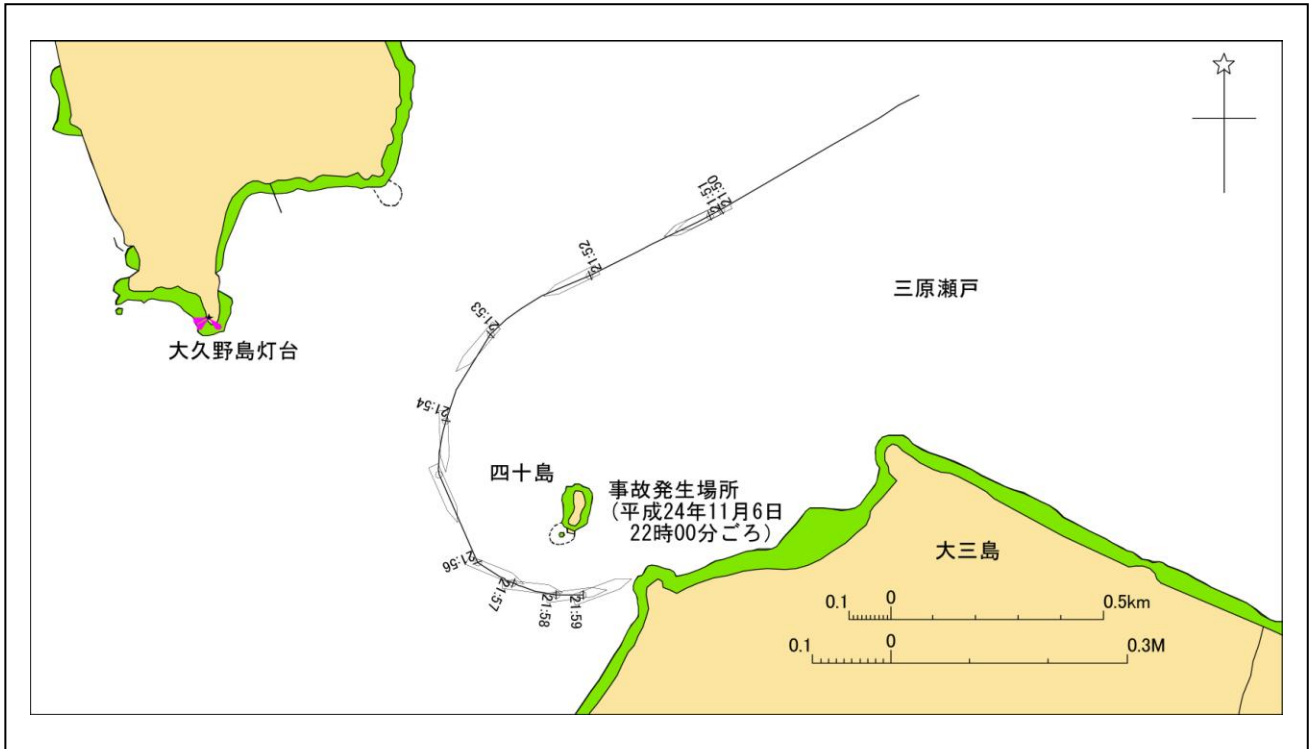
船舶事故調査報告書

平成25年10月31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 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年11月6日 22時00分ごろ
発生場所	愛媛県今治市 ^{おおみ} 大三島北岸 広島県竹原市所在の ^{おおくの} 大久野島灯台から真方位122°1,200m 付近 （概位 北緯34°17.8′ 東経133°00.3′）
事故調査の経過	平成24年11月7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	貨物船 ^{グイ シュン} GUI SHUN（パナマ共和国籍）、11,158トン 7908926（IMO番号）、MAIN PILOT INTERNATIONAL CORP. 146.07m×22.86m×12.60m、鋼 ディーゼル機関、5,917kW、1979年（建造）
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 39歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年10月18日 （2013年9月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	球状船首下部に凹損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか24人（中華人民共和国籍）が乗り組み、スラグ約17,600tを積み、船首約9.18m、船尾約9.50mの喫水により、平成24年11月6日16時08分ごろ岡山県倉敷市水島港を出港し、機関をいつでも使用できる状態で約9.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として大三島北方沖の三原瀬戸を南西進した。</p> <p>船長は、三等航海士を機関操作等に、甲板手を操舵にそれぞれ就け、レーダー及び目視により、操船に当たっていたが、21時46分ごろ今治市^{しじゅう}四十島方向に白灯1個を認め、ARPAの表示から、左舷船首15°1海里（M）付近の白灯1個を表示した船舶（以下「白灯表示船」という。）が約340°（真方位、以下同じ。）の針路で速力約3knから約2knとなり、コンパス方位が変わらないことを確認し、少し左に舵を取ってしばらく様子を見て針路を元に戻した。</p>

	<p>船長は、レーダーを見たところ、船首方約0.3Mに映像が映っていたので、昼間信号灯で白灯表示船を照射するとともに、汽笛を吹鳴して半速力前進とし、続いて左舵一杯を取った。</p> <p>船長は、白灯表示船の動静を確認しないで左舵を取り続け、船首が原針路から約90° 回頭した頃、針路を戻すために右舵一杯としたが、右転できず、陸岸に接近するので、全速力後進とし、22時00分ごろ本船が停止した頃に大三島北岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、22時30分ごろ会社に、22時50分ごろVHFで海上保安部にそれぞれ乗揚の事態を報告した。</p> <p>本船は、7日05時05分ごろ自然離礁して竹原市阿波島沖に錨泊した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：潮流 西南西流約1kn、潮汐 低潮時</p>
その他の事項	<p>本船の航海計器、操舵装置、機関等に不具合はなかった。</p> <p>本船の操舵機の油圧モーターは、本事故当時、平素は1台のところを2台運転していた。</p> <p>舵中央から舵一杯に要する時間は14秒であった。</p> <p>船長は、本事故当時の航路の航行経験については、船長になってから4回目であり、それ以前も何度も航行したことがあった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、大三島北方沖の三原瀬戸を南西進中、船長が、白灯表示船を避けようとして左転した際、白灯表示船の動静を確認しないで左舵を取り続けたことから、船首が原針路から約90° 回頭した頃、予定針路に戻そうとして右舵を取ったものの、右回頭できず、陸岸に接近したので、全速力後進としたが、大三島北岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、大三島北方沖の三原瀬戸を南西進中、船長が、白灯表示船を避けようとして左転した際、白灯表示船の動静を確認しないで左舵を取り続けたため、大三島北岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 避航措置は、時間的、距離的に余裕を持って講じること。

付図1 推定航行経路図



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
21:52:05	34-18-12.0	133-00-12.7	243	245.7	9.6
21:52:14	34-18-11.4	133-00-11.2	241	246.8	9.5
21:52:33	34-18-10.4	133-00-08.3	230	242.5	9.1
21:52:44	34-18-09.4	133-00-06.4	221	236.5	8.8
21:52:54	34-18-08.6	133-00-05.1	216	231.1	8.5
21:53:05	34-18-07.5	133-00-03.6	-	221.6	8.0
21:53:44	34-18-03.2	133-00-00.5	188	203.0	7.1
21:54:05	34-18-00.9	132-59-59.5	178	196.9	6.8
21:54:08	34-18-00.7	132-59-59.4	177	196.3	6.7
21:54:10	34-18-00.2	132-59-59.3	176	194.9	6.6
21:54:14	34-17-59.9	132-59-59.2	173	192.6	6.4
21:54:18	34-17-59.6	132-59-59.1	172	191.0	6.4
21:54:25	34-17-58.8	132-59-58.9	168	188.9	6.2
21:54:28	34-17-58.5	132-59-58.9	168	187.6	6.2
21:54:31	34-17-58.2	132-59-58.9	164	186.2	6.1
21:54:40	34-17-57.3	132-59-58.8	158	179.8	5.9
21:54:44	34-17-56.8	132-59-58.9	156	177.2	5.8
21:56:13	34-17-50.1	133-00-02.4	113	132.5	4.3
21:56:41	34-17-49.1	133-00-04.3	102	118.7	3.7
21:56:44	34-17-49.1	133-00-04.5	102	117.6	3.7
21:56:48	34-17-48.9	133-00-04.9	101	116.2	3.6
21:56:51	34-17-48.8	133-00-05.0	100	115.5	3.6
21:56:58	34-17-48.7	133-00-05.4	098	113.1	3.5
21:57:01	34-17-48.6	133-00-05.7	098	111.6	3.5
21:57:08	34-17-48.4	133-00-06.1	096	109.7	3.5
21:57:13	34-17-48.3	133-00-06.5	094	109.0	3.4
21:57:34	34-17-48.0	133-00-07.8	090	105.0	3.2
21:57:43	34-17-47.9	133-00-08.3	086	101.2	3.1
21:57:54	34-17-47.7	133-00-09.1	085	097.9	2.9
21:58:04	34-17-47.7	133-00-09.6	082	095.4	2.7
21:58:34	34-17-47.7	133-00-11.1	075	081.0	2.2
21:59:43	34-17-47.7	133-00-12.1	069	122.9	0.0

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。