

# 船舶事故調査報告書

平成27年10月15日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄 司 邦 昭（部会長）

委員 小須田 敏

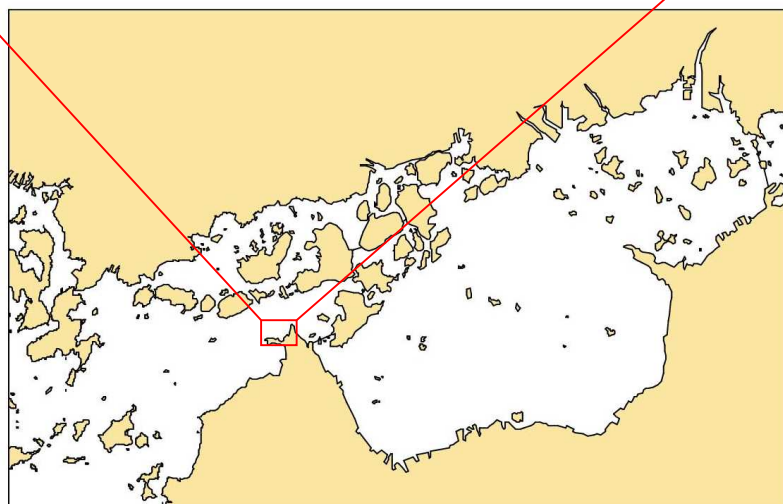
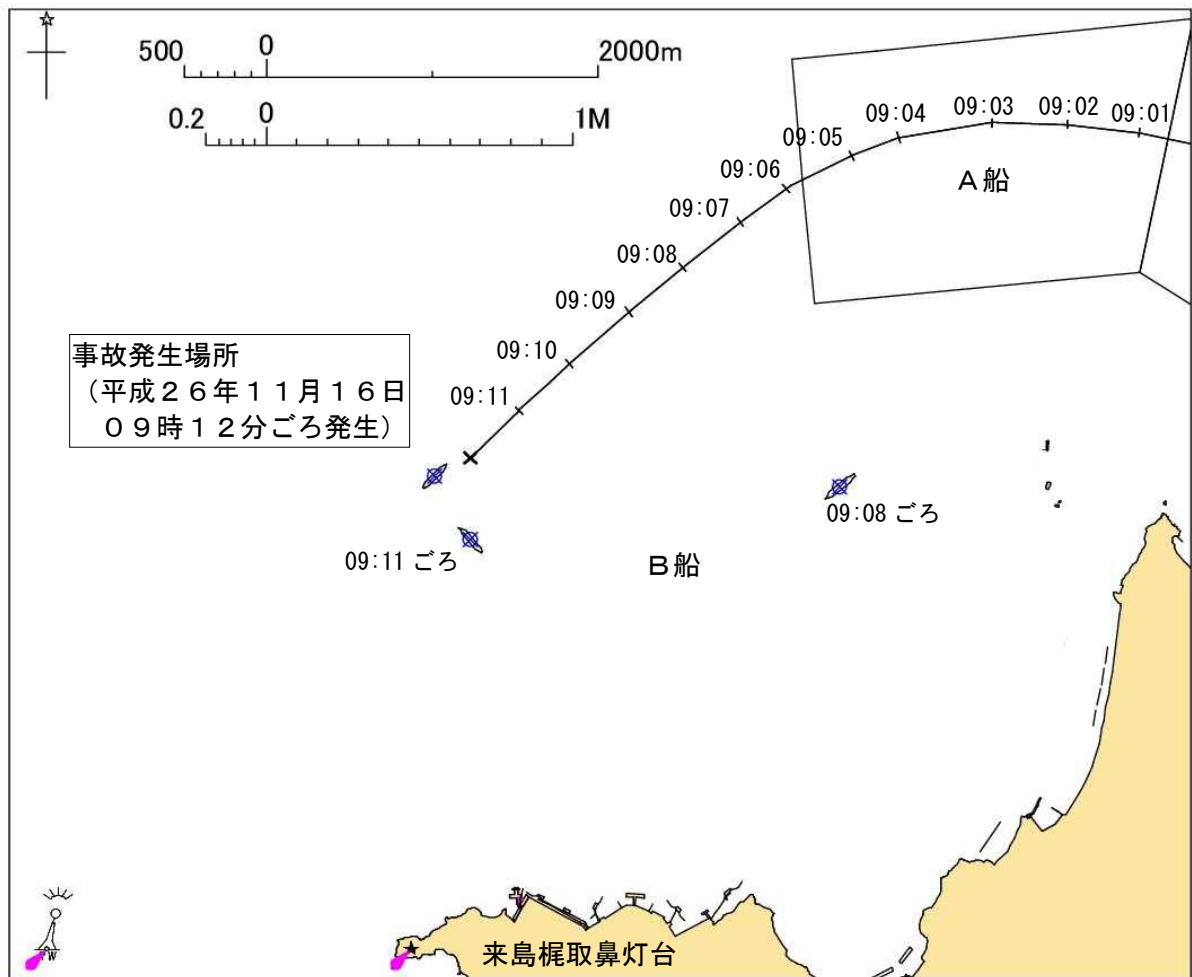
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年11月16日 09時12分ごろ
発生場所	愛媛県今治市梶取ノ鼻北北東方沖 来島梶取鼻灯台から真方位007° 3,000m付近 (概位 北緯34° 08.71′ 東経132° 53.78′)
事故調査の経過	平成26年11月17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 <sup>ダイナ カメリア</sup> DYNA CAMELLIA（中華人民共和国香港特別行政区籍）、5 2,957トン 9381196（IMO番号）、DYNA WORLD STEAMSHIP(HK) LIMITED 234.94m×43.00m×19.30m、鋼 ディーゼル機関、11,900kW、2007年1月23日 B プレジャーボート <sup>ピーアンドビー</sup> P & B II、5.6トン 281-41388愛媛、富士鉄工株式会社 9.84m (Lr) × 2.85m × 1.17m、FRP ディーゼル機関、228kW、平成20年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A（台湾籍） 男性 57歳 甲板高級船員一級（中華人民共和国香港特別行政区発給） 交付年月日 2007年10月2日 (2016年7月20日まで有効) 航海士A（台湾籍） 男性 25歳 甲板高級船員三級（中華人民共和国香港特別行政区発給） 交付年月日 2014年6月13日 (2016年12月31日まで有効) 水先人A 男性 62歳 内海水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成19年2月7日 免状交付年月日 平成24年1月16日 有効期間満了日 平成29年2月6日 B 船長B 男性 70歳

	<p>二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定  免許登録日 昭和54年1月26日  免許証交付日 平成22年7月8日  (平成28年5月28日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 右舷船首部に擦過傷  B 右舷船首部に亀裂及び擦過傷</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか18人（中華人民共和国籍16人、台湾籍2人）が乗り組み、船長Aが操船指揮をとり、水先人Aが水先を行い、航海士Aが機関操作に、操舵手が手動操舵にそれぞれ当たり、来島海峡航路中水道を北進した。</p> <p>航海士A及び水先人Aは、来島海峡航路西口を通過し、梶取ノ鼻北北東方沖を約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進中、平成26年11月16日09時08分ごろ、左舷正横約1,600mに南西進するA船より速いB船を視認した。</p> <p>水先人Aは、09時11分ごろ、B船がA船の左舷前方で右転していることを視認したが、A船とB船との船間距離及びB船の速力から、B船がA船の船首死角に入るような態勢で船首方を通過するものと思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>A船は、水先人Aが、A船の右舷側に出たB船に異状がないように見えたものの、09時30分ごろ、海上保安庁からB船との衝突があったことを告げられ、愛媛県松山市安居島東方沖に錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、梶取ノ鼻北北東方沖を約20～25knの速力で手動操舵により愛媛県松山方面に向けて南西進した。</p> <p>船長Bは、操縦席に腰を掛け、下を向いて作業を行いながら操船中、ふと船首方向を見たところ、右舷船首方にA船が接近していることに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが急いで左舵を取ったが、B船の右舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に本事故の通報を行い、航行を続けるA船を追い掛けた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好  海象：潮流 流向約230°、流速約2.3kn</p>
その他の事項	<p>水先人Aは、過去に4回A船に乗船して水先を行ったことがあったが、本事故当時の乗組員との乗船は初めてであった。</p> <p>船長Aは、出港時から在橋していたが、来島海峡航路西口手前で降橋し、本事故時には在橋していなかった。</p> <p>水先人Aは、B船に対してモーターサイレンでの信号を行っていない</p>

	<p>かった。</p> <p>水先人Aは、A船乗組員と英語でコミュニケーションをとっていたが、本事故当時、航海士AとB船についての情報交換をしていなかった。</p> <p>水先人Aは、A船の右舷方に出たB船を双眼鏡で確認した際、B船のハンドレールなどに損傷が見られなかったため、B船は安全にA船の船首方を通過したと思った。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B 不明 A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、梶取ノ鼻北北東方沖を南西進中、水先人Aが、右転してA船に接近するB船に気付いた際、B船がA船の船首死角に入るような態勢で船首方を通過するものと思い、南西進を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人Aは、A船の右舷方に出たB船を双眼鏡で確認した際、B船のハンドレールなどに損傷が見られなかったことから、B船は安全にA船の船首方を通過したものと思い、右舷船首部の亀裂などに気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、梶取ノ鼻北北東方沖を南西進中、船長Bが、下を向いて作業を行いながら操船し、B船が右転してA船と衝突したものと考えられるが、船長Bから十分な情報が得られなかったことから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、梶取ノ鼻北北東方沖において、A船及びB船が共に南西進中、B船が右転し、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</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>・ 他船の注意を喚起するために必要があると認める場合には、音響信号や発光による信号を行うこと。</li> <li>・ 航行中は、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS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)
09:05:53	34-09-37.6	132-55-06.4	232	243	13.7
09:06:29	34-09-33.2	132-54-58.0	229	236	13.6
09:07:00	34-09-29.1	132-54-51.1	228	233	13.7
09:07:30	34-09-25.1	132-54-44.9	228	231	13.8
09:08:01	34-09-20.4	132-54-37.9	228	230	14.0
09:08:25	34-09-17.0	132-54-32.9	228	229	14.1
09:09:00	34-09-11.7	132-54-25.5	228	229	14.3
09:09:30	34-09-06.7	132-54-18.5	228	228	14.4
09:10:06	34-09-00.9	132-54-10.6	228	228	14.6
09:10:30	34-08-57.1	132-54-05.5	228	228	14.7
09:11:01	34-08-51.8	132-53-58.4	230	227	14.8
09:11:25	34-08-47.9	132-53-52.9	232	229	14.9
09:12:00	34-08-42.4	132-53-44.8	232	230	15.0
09:12:36	34-08-37.0	132-53-36.9	234	230	15.0

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。