

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第169号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年7月14日 22時35分ごろ
発生場所	愛媛県今治市梶取ノ鼻 ^{かじとり はな} 西南西方沖 来島梶取鼻灯台から真方位252° 2.4海里付近 (概位 北緯34° 06.35′ 東経132° 50.80′)
事故等調査の経過	平成26年9月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	A 旅客船 ^{パンスター ドリーム} PANSTAR DREAM（大韓民国籍）、21,535トン 9162150（IMO番号）、CNP LINERS B 漁船 ^{わかよし} 若吉丸、4.4トン EH3-46320（漁船登録番号）、個人所有 第281-33888号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、免状不詳 航海士A（大韓民国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船尾オーニング支柱に折損
事故等の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか45人（大韓民国籍20人、フィリピン共和国籍24人、ウクライナ籍1人）が乗り組み、旅客55人を乗せ、約19ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、梶取ノ鼻西南西方沖を南西進中、A船とB船とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、梶取ノ鼻西方沖で漁を終え、約4knの速力で、手動操舵により今治市菊間港に向けて南南西進した。 船長Bは、左舷後方に来島海峡航路西口から出航するA船の灯火を視認したが、左舷後方から接近するA船がB船を避けてくれるものと思い、船首方にいる多くの船舶を見ながら南南西進を続けていたところ、左舷後方からA船が発したせん光に気付き、衝突の危険を感じ、右舵一杯を取ったが、平成26年7月14日22時35分ごろ、B船の船尾部とA船の右舷船首部とが衝突した。 船長Bは、海上保安庁に本事故の通報を行った。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m

その他の事項	<p>A 船では、本事故当時、航海士 A が操船指揮に当たっていた。</p> <p>B 船は、レーダー及びGPSプロッターを停止していた。</p> <p>B 船は、航行中の動力船であることを示す法定灯火のうち、船尾灯が故障中で点灯していなかったため、黄色の点滅灯を表示していた。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>A 不明、B あり</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A 船は、梶取ノ鼻西南西方沖を南西進中、B 船の船尾部と衝突したものと考えられるが、航海士 A から情報が得られなかったため、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B 船は、梶取ノ鼻西南西方沖を南南西進中、船長Bが、左舷後方から接近するA 船がB 船を避けてくれるものと思い、船首方の船舶に注意を向け、船尾方の見張りを適切に行っていなかったことから、A 船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、梶取ノ鼻西南西方沖において、A 船が南西進中、B 船が南南西進中、両船が衝突し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"> ・ 常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 故障した法定灯火の設備は、速やかに整備し、適切に表示すること。