

船舶事故調査報告書

平成26年3月6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	衝突
発生日時	平成24年10月5日 01時15分ごろ
発生場所	島根県隠岐の島町島後北方沖 隠岐の島町所在の白島崎灯台から真方位006° 91海里（M）付近 （概位 北緯37° 51.0′ 東経133° 28.9′）
事故調査の経過	平成24年10月10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 ゴールデン ホープ GOLDEN HOPE（大韓民国籍）、22,145トン 8309024（IMO番号）、GS Shipping Corporation. 179.90m×30.50m×15.30m、鋼 ディーゼル機関、5,847kW、1985年7月8日 B 漁船 第五十五吉丸、122トン TT1-165（漁船登録番号）、有限会社日吉水産 37.31m×6.40m×3.00m、鋼 ディーゼル機関、661kW、平成21年5月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 48歳 一級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2009年12月15日 （2014年12月14日まで有効） 航海士A（大韓民国籍） 男性 37歳 免状不詳 B 船長B 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成12年8月29日 免状交付年月日 平成24年7月18日 免状有効期間満了日 平成27年8月28日
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（甲板員B）
損傷	A 左舷船首部に亀裂 B 左舷船尾部に凹損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか20人（フィリピン共和国籍15人、大韓民国籍5人）が乗り組み、航海士A及び甲板手Aが船橋当直に就き、針路約057°（真方位、以下同じ。）及び速力（対地速力、以下同じ。）約12.5ノット（kn）で島後北方沖を自動操舵により、航行した。</p> <p>航海士Aは、12Mレンジとしたレーダー画面で前方に他船を認めなかったため、夜食のために甲板手Aを降橋させ、海図台で海図の作業をしながら、前方を見ていたが、平成24年10月5日01時15分ごろ、何となく船外が気になって左舷側に出たところ、A船の船尾付近に灯火が見えていたものの、衝撃を感じなかったことから、B船と衝突したとは思わず、B船の状態をしばらく監視して異常を認めなかったため、航行を続けた。</p> <p>A船は、航行を続けていたところ、04時00分ごろ海上保安庁からB船と衝突していたことを知らされた。</p> <p>B船は、船長Bほか10人が乗り組み、漁ろうに従事している船舶が掲げる灯火を表示し、作業灯を点灯しており、船長Bが、単独で自動操舵に就き、乗組員にかにかごの揚収作業を行わせ、船首を約280°に向け、約1knの速力で航行中、左舷船首約40°13.5M付近からB船に向けて北東進するA船をレーダー画面で認めた。</p> <p>船長Bは、いずれA船が避航するものと思って監視していたが、A船に避航する様子がなく、方位変化がない状況で0.5M付近まで接近したとき、衝突の危険を感じ、にかにかごの揚収作業を中断して乗組員を退避させ、衝突を避けるために左舵一杯を取ったが、01時15分ごろ、島後北方沖において、B船の左舷船尾部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>甲板員Bは、衝突の衝撃によって転倒し、左足膝下に打撲を負った。</p> <p>B船は、A船が停止せずに航行を続けたので、海上保安部にA船の船名を通報し、にかにかごを切り離して境港に帰った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、180個のかにかごを保有し、かごとかごとの間隔が約40mとなるように直径約3cmのロープでつないで約10kmとし、水深約800mの所をかごの投入を行い、180個のかにかごを約1knの速力で航走しながら、約4時間で揚げていた。</p> <p>B船の作業灯は、水銀灯で明るかった。</p> <p>船長Bは、A船のような大型船は2人で船橋当直をしており、汽笛を吹鳴するよりも、作業灯を点灯した方がA船が気付きやすいものと思っていた。</p>

<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、島後北方沖を北東進中、航海士 A が、海図台で作業を行い、見張りを適切に行っていなかったことから、B 船に気付かずに航行し、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、島後北方沖をかにかこの揚収作業を行いながら西進中、船長 B が、A 船を認めたものの、いずれ A 船が避航するものと思ひ、動静を監視しながら、針路及び速力を保持して航行を続けていたことから、A 船が 0.5 M 付近まで接近し、衝突を避けようとして左舵一杯を取ったが、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、汽笛を吹鳴していれば、A 船が B 船に気付き、衝突を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、島後北方沖において、A 船が北東進中、B 船がかにかこの揚収作業を行いながら西進中、航海士 A が、海図台で作業を行い、見張りを適切に行っておらず、また、船長 B が、A 船を認めたものの、いずれ A 船が避航するものと思ひ、動静を監視しながら、針路及び速力を保持して航行を続けていたため、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>
<p>参考</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"> ・ 常時、適切な見張りを行うこと。 ・ 避航措置は、時間的、距離的に余裕を持って講じること。 ・ 互いに視野の内にある船舶が接近する場合において、船舶は、他の船舶の動作を理解することができないときは、汽笛信号を行うこと。