

船舶事故調査報告書

平成25年11月14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7月16日 04時03分ごろ（日本時間）
発生場所	鹿児島県屋久島南南東方沖（公海上） 屋久島町所在の尾之間 ^{おのま} 灯台から真方位149°26.1海里（M） 付近 （概位 北緯29°51.3′ 東経130°48.9′）
事故調査の経過	平成24年7月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 大韓民国の事故調査機関（Special Investigation Team Korean Maritime Safety Tribunal）に対して正貴丸に関する資料を提供し、同機関からはNo.317 ORYONGに関する資料の提供を受けた。 原因関係者から意見聴取を行った。 No.317 ORYONGの旗国に対し、意見照会を行った。
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 漁船 No.317 ^{オリヨン} ORYONG（大韓民国籍）、380トン 9042049（IMO番号）、SAJO SEAFOOD CO.,LTD.（大韓民国） 47.21m（Lr）×8.70m×3.75m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1990年9月21日 B 漁船 ^{しょうき} 正貴丸、11トン MZ2-157（漁船登録番号）、個人所有 11.95m（Lr）×3.40m×1.63m、FRP ディーゼル機関、205.94kW、昭和56年1月1日
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 45歳 5級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2010年2月23日 （2015年2月22日まで有効） 一等航海士A（大韓民国籍） 男性 45歳 6級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2010年11月12日 （2015年11月11日まで有効） B 船長B 男性 58歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

	免許登録日 昭和55年2月8日 免許証交付日 平成24年6月22日 (平成29年9月17日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A なし B 船首部圧壊
事故の経過	<p>A船は、船長A及び一等航海士Aほか22人が乗り組み、一等航海士Aが、甲板員1人と共に船橋当直に就き、航海灯を表示して屋久島南南東方沖31M付近を約299°（真方位、以下同じ。）の針路、約7.8ノット（kn）の速力で航行していた。</p> <p>一等航海士Aは、レーダーにより、右舷船首方約7.5Mに南進するB船の映像を認め、その後、右舷船首方約4.4Mに接近した所でB船が停止したことを認めていたところ、約15分後、B船が再度南進を始めてA船の前路を右方から左方に横切る態勢となっていることに気づき、VHF無線電話で交信を試みるとともに、モーターサイレンを吹鳴した。</p> <p>A船は、南進するB船に接近しながら、針路及び速力を保持して西北西進を続け、平成24年7月16日04時03分ごろ、屋久島南南東方沖において、A船の右舷船尾とB船の船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、一等航海士AからB船がA船の船尾にかすかに接触した旨の報告を受けてA船を停船させ、サーチライトを使用して両船の状況を確認し、A船もB船も異常がない様子だったので、航海を再開した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員が乗り組み、まぐろはえ縄漁を行うため、03時28分ごろ、屋久島南南東方沖25M付近で機関を中立として漂泊を開始し、航海灯を表示するとともに、本船の存在を周囲に示すため、操舵室前面壁の左右上部角に取り付けた作業灯2個及び後部甲板の作業灯3個を点灯し、餌や漁具を配置するなどの準備を行った。</p> <p>船長Bは、漂泊開始から約15分後に操業準備を終え、自動操舵で針路を180°として航行を始め、はえ縄を収納した籠の交換作業を行わせるために甲板員を後部甲板の右舷側通路近くに配置し、自らは左舷船尾角の椅子状のスペースに右舷側を向いて腰を掛けて遠隔操縦装置を手元のたつに掛け、甲板員に右舷方の見張りを行いながら、作業をするように声を掛けた上、餌の活アジを針に掛けながら投縄を開始した。</p> <p>B船は、約6.3knの速力で投縄しながら南進中、船長Bが、針が繰り出される合間に時折振り返るようにして左舷方に視線を向けながら、2籠目のはえ縄を8割程度投入し、甲板員が次の籠を準備しよう</p>

	<p>として左舷側を向いて腰をかがめたとき、A船と衝突した。</p> <p>甲板員は、周囲を見たところ、右舷船首方に西方へと遠ざかるA船を視認し、外板にハンゲルが書かれていることを確認した。</p> <p>船長Bは、船体の損傷状況を確認しながら、A船の動向を見ていたところ、A船が徐々に減速してB船から約0.3M離れた所で停船し、甲板上で照明が多数点灯するのを認めたが、A船は数分後に西方に向けて航行を再開した。</p> <p>船長Bは、投入したはえ縄を回収したのちに自力航行し、08時45分ごろ携帯電話の通話圏内となる鹿児島県種子島南東方沖20M付近に到達してから海上保安庁に通報した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上平穏</p>
その他の事項	<p>B船は、前部甲板と後部甲板との間の船体ほぼ中央部に操舵室を含む構造物が設けられ、後部甲板は上部及び両舷がFRP製の囲壁で囲われており、甲板上構造物を挟んで両舷には、前部甲板と後部甲板とをつなぐ通路が設けられていたが、左舷側通路には、はえ縄を収納した籠やボンデン（浮玉）が高く積み上げられていた。</p> <p>B船は、本事故発生当時、レーダーでB船の2M以内に他船が接近すれば、警報音が鳴るようにガードリングが設定され、警報音を増幅する装置とし、操舵室後部にスピーカーが設置されていたが、船長Bは警報音を聞かなかった。</p> <p>B船のはえ縄は、全長約2,000mの幹縄及び約50m間隔で幹縄に取り付けられた枝縄40本とで構成されたものを1本としてプラスチック製の籠に収納され、1本の投入には約7分を要し、本事故発生当時は20籠分を投入予定であった。</p>
<p>分析</p> <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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、屋久島南南東方沖を西北西進中、一等航海士Aが、右舷船首方を南進していたB船が停止して漂泊を開始し、その後、B船がA船の前路を右方から左方に横切る態勢で南進を再開したことを認めたものの、針路及び速力を保持して西北西進を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、投縄しながら南進中、船長Bが、右舷方を向いた姿勢で船尾方への投縄を行いながら、時折振り返るようにして左舷方に視線を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、左舷船首方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、屋久島南南東方沖において、A船が西北西進中、B船が投縄しながら南進中、一等航海士Aが針路及び速力を保持して航行</p>

	し、また、船長Bが左舷船首方の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
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">・ 右舷船首方から接近する他船を認めた場合、衝突する虞の判断を速やかに行い、避航船は、できる限り、早期に適切な避航動作をとること。・ 操業中も適切な見張りを行うこと。