

船舶事故調査報告書

平成24年6月28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（ケーブル）
発生日時	平成23年2月2日 13時00分ごろ
発生場所	大阪府岬町 ^{たんのわ} 淡輪漁港北方沖 淡輪港西防波堤灯台から真方位000° 4, 200m付近 （概位 北緯34° 22.6′ 東経135° 11.0′）
事故調査の経過	平成23年2月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 掃海艇 くめじま、570トン（基準排水量） MSC-676（艦記号・艦番号）、防衛省 58.0m×9.4m×4.2m、木 ディーゼル機関2基、合計2,647kW、平成5年12月 B 漁船 ^{しょうえい} 庄 栄 丸、3.78トン OS3-4105（漁船登録番号）、個人所有 9.6m（Lr）×2.14m×0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和54年9月15日
乗組員等に関する情報	A 艇長A 男性 51歳 運航二級（防衛省基準） 平成11年取得 B 船長B 男性 80歳 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50年10月3日 免許証交付日 平成20年2月13日 （平成25年11月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 遠隔操作ケーブルを損傷 B なし（舵が動作不良）
事故の経過	A 船は、艇長Aほか37人が乗り組み、他の掃海艇2隻と共に機雷処分訓練のため、平成23年2月2日09時15分ごろ、関西国際空港の南西方沖に設定された南北約1,370m及び東西約550mの訓練海域に到着し、漂泊した。 艇長Aは、訓練海域の最も南側の海域で準備を行った後、艦橋に両ウイングでの見張り員を含めて8人を、他の場所に残りの乗組員をそれぞれ配置に就け、11時30分ごろ、艦橋において訓練の指揮に当たり、海中に沈めた模擬標的を機雷処分具で搜索する訓練を開始した。 A 船は、左舷後部に設置されたクレーンを使用して高さ約1.2m、幅約

	<p>1. 2m及び長さ約3mの黄色の航走体を左舷側の海面に降ろし、‘航走体に取り付けた遠隔操縦用の直径約20mmの浮揚性があるオレンジ色の機雷処分具1形誘導電線’（以下「本件ケーブル」という。）を左舷側から約200m出した。</p> <p>艇長Aは、船首を約010～020°に向け、漂泊して訓練中、航走体の揚収開始を指示して間もなく、左舷船首約60°方向にA船の船首方を左方から右方に通過する態勢で東進中のB船を視認し、B船の動静監視を続けた。</p> <p>艇長Aは、12時58分ごろ、B船が、A船の左舷前方約550～640m付近において右転し、A船の左舷側を通過する態勢となったのを認め、左舷船首約60°のところの海面に航走体が浮上しており、同航走体とA船との間に本件ケーブルが浮いていたので、直ちにB船に対し、汽笛で長音を2度吹鳴して注意喚起信号を行うとともに、左舷側のウイングで約1m四方の赤旗を見張り員に振らせて注意を喚起した。</p> <p>艇長Aは、B船が航走体と本件ケーブルに気付いた様子がなく、針路を変えずに接近してきたので、汽笛で短音5回を2度吹鳴して警告信号を行うとともに、発光信号を行って注意を喚起したが、B船が針路及び速力を保持して航行し、A船の左舷船首約60°方向に出ていた本件ケーブルのうち、A船から約160mのところの海面に浮いていた本件ケーブルに衝突した。</p> <p>艇長Aは、感電を防止するために直ちに本件ケーブルの電源を切った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、大阪湾の中央部に設置されたのり養殖施設の南方沖でたちうお漁を行い、12時00分ごろ操業を終え、大阪府阪南市尾崎漁港に向けて帰途についた。</p> <p>船長Bは、手動操舵に就き、関西国際空港の南西方沖において南西方向への潮流により右方に圧流されながら尾崎漁港に向首して約7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東進中、右舷前方にA船と左舷前方に他の掃海艇1隻を視認し、A船が船首を北方に向けていたので、A船が北進しているものと思い、A船の船尾方を通過しようとして右転した。</p> <p>B船は、A船の左舷側をA船の船尾方に向けて南東～南南東進中、船長Bが、A船の左舷側の海面に浮いていた航走体及び本件ケーブルに気付かずに航行していたところ、本件ケーブルと衝突して停止した。</p> <p>艇長Aは、潜水員による本件ケーブルの状況調査を行い、同ケーブルがB船の舵に絡んでいたため、同ケーブルを切断してB船の舵から外した。</p> <p>艇長Aは、所属基地及び海上保安庁に事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、訓練を中止して航走体を回収し、他の掃海艇2隻と共に基地に帰投した。</p> <p>B船は、自力航行して尾崎漁港に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期、潮流 南西流、流速 不明</p>
<p>その他の事項</p>	<p>艇長Aは、平成22年3月25日A船の艇長として乗艇して以降、本事故発生海域で10回訓練を行った。</p> <p>A船は、マストに訓練中であることを示す国際信号旗U・Y旗と掃海作業に従事していることを示す球形象物3個（当該船舶から1,000m以内の水域が危険であることを示す。）を掲げ、レーダーを2又は4海里レン</p>

	<p>ジとして使用していた。</p> <p>A船の喫水は、船首約2.90m、船尾約3.20mであった。</p> <p>艇長Aは、B船のほか、A船の左舷側約2,500mのところを約3knの速力で北進する漁船を視認した。また、A船の北方1,370m付近では、他の掃海艇1隻が漂泊して訓練を行っていた。</p> <p>本件ケーブルには、標識などは付けていなかった。</p> <p>本訓練の実施については、水路通報などに掲載されておらず、また、漁業関係者への連絡は、行われていなかった。</p> <p>B船は、本件ケーブルの先端から約42mのところを衝突し、舵と本件ケーブルとが絡んで停止した。</p> <p>B船は、操舵室の窓を閉めていた。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛音が聞こえなかった。また、球形形象物3個の意味を知らなかった。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="517 705 815 741">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 705 1457 741">A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 741 815 777">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 741 1457 777">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 777 815 813">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 777 1457 813">A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 813 815 1514">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 813 1457 1514"> <p>A船は、淡輪漁港北方沖において漂泊して訓練中、艇長Aが、A船の船首方を通過する態勢であったB船が右転し、A船の左舷側に浮いていた本件ケーブルに向けて接近するのを認め、B船に対し、汽笛で警告信号などを行ったものの、本件ケーブルとB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、淡輪漁港北方沖を東進中、船長Bが、船首を北方に向けたA船を視認した際、A船が北進しているものと思い込み、A船の船尾方を通過しようとして右転したことから、本件ケーブルに向けて航行することとなり、本件ケーブルに気付かず航行し、本件ケーブルと衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵室の窓を閉めていたこと、及びB船の機関音などにより、A船の汽笛音が聞こえなかったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A なし、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船は、淡輪漁港北方沖において漂泊して訓練中、艇長Aが、A船の船首方を通過する態勢であったB船が右転し、A船の左舷側に浮いていた本件ケーブルに向けて接近するのを認め、B船に対し、汽笛で警告信号などを行ったものの、本件ケーブルとB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、淡輪漁港北方沖を東進中、船長Bが、船首を北方に向けたA船を視認した際、A船が北進しているものと思い込み、A船の船尾方を通過しようとして右転したことから、本件ケーブルに向けて航行することとなり、本件ケーブルに気付かず航行し、本件ケーブルと衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵室の窓を閉めていたこと、及びB船の機関音などにより、A船の汽笛音が聞こえなかったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A なし、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、淡輪漁港北方沖において漂泊して訓練中、艇長Aが、A船の船首方を通過する態勢であったB船が右転し、A船の左舷側に浮いていた本件ケーブルに向けて接近するのを認め、B船に対し、汽笛で警告信号などを行ったものの、本件ケーブルとB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、淡輪漁港北方沖を東進中、船長Bが、船首を北方に向けたA船を視認した際、A船が北進しているものと思い込み、A船の船尾方を通過しようとして右転したことから、本件ケーブルに向けて航行することとなり、本件ケーブルに気付かず航行し、本件ケーブルと衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵室の窓を閉めていたこと、及びB船の機関音などにより、A船の汽笛音が聞こえなかったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、淡輪漁港北方沖において、A船が漂泊して訓練中、B船が東進中、船長Bが、船首を北方に向けたA船を視認した際、A船が北進しているものと思い込み、A船の船尾方を通過しようとして右転したため、本件ケーブルに向けて航行することとなり、本件ケーブルに気付かず航行し、本件ケーブルとB船と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>本事故後、A船の所属基地隊では、本事故を踏まえ、訓練の実施について海上保安庁に通知することとし、必要に応じて漁業関係者に連絡することとした。</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"> ・他船からの汽笛信号を聞き漏らさないようにすること。 ・操業海域における訓練の実施に関する情報を収集すること。 								