

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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（錨索） |
| 発生日時 | 平成23年11月15日 01時00分ごろ |
| 発生場所 | 山口県下関市角島北西方沖 角島灯台から真方位321°60.8海里（M）付近（公海上） （概位 北緯34°45.2′ 東経130°26.9′） |
| 事故調査の経過 | (1) 調査組織 平成23年11月17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。 (2) 原因関係者からの意見聴取 原因関係者から意見聴取を行った。 (3) 旗国への意見照会 貨物船 CABRERA 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 貨物船 ^{カブレラ} CABRERA（マルタ共和国籍）、24,210トン 9537977（IMO番号）、CABRERA SHIPPING A/S 180.000m×29.986m×14.700m、鋼 ディーゼル機関、7,500kW、2011年11月4日（引渡） B 漁船 ^{きゅうほう} 久宝丸、19トン HG2-6035（漁船登録番号）、個人所有 22.08m（Lr）×4.53m×1.73m、FRP ディーゼル機関、670kW（動力漁船登録票による）、平成15年11月24日 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 39歳 暫定締約国資格受有者承認証 船長（マルタ共和国発給） 交付年月日 2011年10月20日 （2012年1月19日まで有効） 航海士A（二等航海士）（中華人民共和国籍） 男性 26歳 暫定締約国資格受有者承認証 航海士（マルタ共和国発給） 交付年月日 2011年10月20日 （2012年1月19日まで有効） 甲板員A（中華人民共和国籍） 男性 24歳 B 船長B 男性 38歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 |

| | |
|-------|---|
| | <p>免許登録日 平成6年10月11日</p> <p>免許証交付日 平成21年6月9日</p> <p>(平成26年10月10日まで有効)</p> <p>甲板員B 男性 62歳</p> |
| 死傷者等 | <p>A なし</p> <p>B 軽傷 1人(甲板員B)</p> |
| 損傷 | <p>A なし</p> <p>B 右舷に搭載のいか釣り機械の一部及び船首部の錨置台を損傷</p> |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長A、航海士A及び甲板員Aほか20人が乗り組み、中華人民共和国江蘇省南通港の造船所で建造されて平成23年11月4日に船舶所有者に引き渡され、オーストラリア連邦に向かう予定であったが、仕向地が日本に変更となった。</p> <p>A船は、11日に同港を出港し、関門海峡経由で福山港に向かったが、入港時刻を調整するため、12日20時ごろから角島北西方沖の公海上で漂泊を始めた。</p> <p>A船は、適宜、機関を用いて漂泊位置を調整し、14日17時ごろから北緯34°49.5′東経130°12′2′付近で漂泊した。</p> <p>A船は、機関を停止して航海灯、作業灯及び運転不自由船であることを示す灯火を点灯し、北寄りの風と東方への潮流の影響を受け、東方に向首して約1.5ノットの対地速力で南東方向に漂流していた。</p> <p>航海士Aは、14日23時50分ごろ昇橋し、前直の三等航海士から引継ぎを受け、甲板員Aと共に船橋当直に就いた。</p> <p>航海士Aは、3M及び6Mレンジとしたレーダー2台を使用し、時々、双眼鏡を使用して見張りを行っていた。</p> <p>航海士Aは、B船が右舷正横方向にいか釣り機械を運転して操業中であることを確認していたが、A船が機関を停止して操縦が不自由であるということを示す紅色全周灯を点灯しているので、B船がA船を避けてくれるものと思っていた。</p> <p>航海士Aは、15日00時50分ごろ、操業中のB船が約0.2Mとなったとき、衝突の危険を感じ、船長Aに報告するために電話をかけたが、船長Aの応答がなかったので、甲板員Aを船長室に向かわせた。</p> <p>A船は、01時00分ごろ、角島北西方沖において、右舷外板とB船の船首部とが接触し、推進器とB船のパラシュート型シーアンカー(以下「パラアンカー」という。)の錨索とが絡んだ。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか1人が乗り組み、14日17時00分ごろから、角島北西方沖において、パラアンカーに浮き樽1個を取り付けて船首部から投入し、北方に向首していか釣り漁の操業を開始した。</p> <p>B船は、主機関を運転して甲板上に吊り下げた3kWの集魚灯53</p> |

| | |
|---------------|--|
| | <p>個を点灯し、左右各7台のいか釣り機械を運転していた。</p> <p>船長Bは、22時00分ごろから仮眠をとるために操舵室で横になり、甲板員Bほか1人が、いか釣り機械で釣れた甲板上のイカを箱詰めする作業をしていた。</p> <p>甲板員Bは、翌15日00時55分ごろ、作業の合間に箱に腰を掛けて休んでいたが、「コトツ」という音を聞いて船首方を見たところ、A船が船首方約200mに接近してパラアンカーの浮き樽に当たった音だと分かり、船長Bに知らせたのち、パラアンカーの錨索を繰り出した。</p> <p>船長Bは、甲板員Bに起こされて船首方近距離にA船を認め、機関を後進にかけてA船を避けようとしたが、B船の船首部がA船右舷外板に接触した。</p> <p>B船は、A船に接触後、左に回頭してB船の右舷がA船の右舷外板に圧着されたので、甲板員Bが、A船から離そうと左手でA船の外板を押しした際、左肩を打撲した。</p> <p>B船は、A船の船尾方に流され、パラアンカーの錨索がA船の推進器に絡んでA船船尾に引かれた状態となり、両船とも漂流を始めた。</p> <p>B船は、船長Bが01時15分ごろ海上保安庁に通報し、現場に到着した巡視船2隻が警戒に当たった。</p> <p>B船は、11時00分ごろA船の推進器に絡んだ錨索を切断し、自力で関門港下関区に向かった。</p> <p>A船は、15日19時00分ごろから引船により、下関市西方の六連泊地までえい航され、推進器に絡んでいたB船の錨索を取り除いた。</p> <p>(付表1 A I S記録(抜粋) 参照)</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約3～4m</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>① 船長Aは、夜間命令簿に以下を記載して当直者に指示した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 漂泊待機中、日本の領海内に入らないように船位を維持すること。 ・ 周囲の他船の動静に注意すること。 ・ 機関を使うことをためらわず、あらゆる危険を避けること。 <p>② A船は、機関停止の状態から機関を始動するまでに約30分を必要とした。</p> <p>③ B船のパラアンカーは、直径約38mm長さ約200mのナイロン製のロープ及び直径約23～24mのパラシュートで構成され、B船の船首から約140～150m北方に繰り出されていた。</p> <p>④ B船は、パラアンカーを揚収するのに約15～20分を必要とした。</p> <p>⑤ B船は、レーダー2台を使用していたが、探知した他船などの映</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>像が、一定の距離に接近したときに警報を発するよう、レーダーのガードリングを設定していなかった。</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 あり、B あり</p> <p>A船は、角島北西方沖の公海上において漂流中、航海士Aが、右舷正横付近にいか釣り漁を操業中のB船を視認していたものの、運転不自由船の灯火を表示しているためB船がA船を避けてくれるものと思込み、漂流を続けたことから、B船と接近してB船のパラアンカーの錨索と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、北寄りの風と東方への潮流の影響を受けて船首を東方に向けて約1.5～1.6ノットの対地速力で南東方向に漂流していたものと考えられる。</p> <p>B船は、角島北西方沖でパラアンカーを投入して漂流し、いか釣り漁を操業中、船長Bが仮眠し、甲板員Bほか1人が甲板上で釣れたイカの箱詰め作業を行い、見張りを行っていなかったことから、A船と接近してパラアンカーの錨索とA船が衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板員B等は、B船の甲板上の集魚灯が点灯していたことから、イカの箱詰め作業中にA船を視認することができなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、A船の接近に気付いた甲板員Bに起こされ、近距離に接近したA船を認め、機関を後進にかけたが、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、角島北西方沖の公海上において、A船が漂流中、B船が、パラアンカーを投入し、漂流していか釣り漁を操業中、航海士Aが、運転不自由船の灯火を表示しているためB船がA船を避けてくれるものと思込み、漂流を続け、また、船長Bが仮眠し、甲板員B等がイカの箱詰作業を行い、見張りを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。</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"> ・長時間にわたって漂流する場合は、操業中の漁船への接近状況に注意し、運転不自由船でない限りは、運転不自由船の灯火を表示することなく、機関が使用可能となる時間を考慮して早期に漁船を避けること。 ・いか釣り漁を操業中の漁船は、自船の集魚灯により周囲が見えにくい虞があることから、レーダーを適切に使用するなどして見張りに当たること。 |

付表1 A I S記録(抜粋)

A船

| 時刻 | 北緯 (° -' -") | 東経 (° -' -") | 船首方位 (°) | 対地針路 (°) | 対地速力 (kn) |
|--------------|-----------------|-----------------|-------------|-------------|--------------|
| 14日 21:07:38 | 34-48-48.4 | 130-20-41.9 | 070 | 117.5 | 1.6 |
| 22:01:37 | 34-48-08.0 | 130-22-09.4 | 089 | 122 | 1.6 |
| 22:34:41 | 34-47-42.6 | 130-23-02.1 | 079 | 122.1 | 1.5 |
| 15日 02:28:44 | 34-44-01.3 | 130-28-06.6 | 083 | 142.1 | 1.6 |
| 02:52:42 | 34-43-37.5 | 130-28-32.7 | 085 | 143.3 | 1.7 |
| 03:10:42 | 34-43-20.4 | 130-28-52.0 | 087 | 136.7 | 1.5 |