

船舶事故調査報告書

平成26年7月3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12月26日 03時25分ごろ（日本時間）
発生場所	エクアドル共和国マント港 マント港防波堤灯台から真方位101° 1.2海里付近 （概位 南緯00° 56.0′ 西経080° 42.0′）
事故調査の経過	平成25年3月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 漁船 第八十五 ^{わかしお} 若潮丸、349トン 127105、共栄水産株式会社 63.00m (Lr) × 10.60m × 6.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和63年3月 B 漁船 第八 ^{はくれい} 白嶺丸、276トン 130057、共栄水産株式会社 54.27m (Lr) × 9.40m × 6.25m、鋼 ディーゼル機関、713kW、平成元年3月 C 漁船 ^{ドン アベル} DON ABEL、不詳
乗組員等に関する情報	A 機関長A 男性 69歳 四級海技士（機関） 免許年月日 昭和45年4月17日 免状交付年月日 平成23年5月9日 免状有効期間満了日 平成28年9月6日 B 船長B 男性 51歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年11月18日 免状交付年月日 平成24年7月19日 免状有効期間満了日 平成30年7月6日 C 不詳
死傷者等	A なし B なし C 不詳
損傷	A いか釣機11台及び取付台等の破損、右舷外板の変形等

	<p>B 船尾部ハンドレールの破損</p> <p>C 不詳</p>
事故の経過	<p>A船は、平成24年6月29日エクアドル共和国マンタ港において、ペルー共和国からのいか漁の許可を待つため、右舷錨を投錨して錨鎖を6節伸出し、左舷側にB船を係留させて錨泊を行い、機関長Aが1人で乗り組んでいた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組んでいた。</p> <p>船長Bは、機関長Aと共にA船で保安業務を行っていたところ、12月26日02時00分ごろから北西の風が強くなり、02時45分ごろA船の右舷船首方に錨泊していたC船が後退し、A船に向け、ゆっくり接近して来ることを認めた。</p> <p>船長Bは、C船が走錨していることが分かって衝突の危険を感じ、C船に対して錨を揚げて移動する要請を行うよう、現地協力会社に連絡したが、クリスマス休暇中のために現地協力会社の対応が遅れ、C船が右舷船首方から接近し続け、03時25分ごろ、マンタ港において、A船の右舷船側とC船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>C船は、A船の右舷船側に接触を繰り返しながら後退を続け、衝撃でA船の左舷船首尾とB船右舷船首尾とが接触した後、C船の船首部とB船の船尾とが衝突し、その後、B船の船尾方に圧流されていった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約2～3m</p>
その他の事項	<p>C船に関する情報を得ることはできなかった。</p> <p>A船及びB船は、共に機関が使用できたものの、汽笛は使用できない状態だった。</p> <p>船長Bは、C船に対し、VHFを使用して注意喚起を行っていなかった。</p> <p>船舶所有者は、本事故後、関係会社の情報により、C船は放置船であり、防犯対策でガードマンのみが乗船していたことを知った。</p>
分析 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>A なし、B なし、C 不明</p> <p>A なし、B なし、C 不明</p> <p>A なし、B なし、C あり</p> <p>A船は、エクアドル共和国マンタ港において、B船を横抱きして錨泊中、C船がA船の右舷船首方で錨泊中、C船が、北西の風力5の風を受けて走錨したことから、風下のA船及びB船に向けて圧流され、A船とC船が、続いてB船とC船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、C船が走錨していることを認め、現地協力会社にC船に対して移動する要請を行うように連絡したが、C船がA船へ接近し続けたものと考えられる。</p>

	<p>C船は、走錨して風下のA船及びB船と衝突したものと考えられるが、C船に関する情報が得られなかったため、走錨に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、エクアドル共和国マンタ港において、A船がB船を横抱きして錨泊中、C船がA船の右舷船首方で錨泊中、C船が、北西の風力5の風を受けて走錨したため、風下のA船及びB船に向けて圧流され、A船とC船が、続いてB船とC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"> ・ 錨泊するときは、走錨を考慮して他船と十分に距離を離れた錨地を選ぶこと。 ・ 錨泊中、走錨して自船に接近する船に対しては、汽笛、VHFなどを使用して注意喚起を行うこと。