

## 船舶インシデント調査報告書

平成26年1月16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

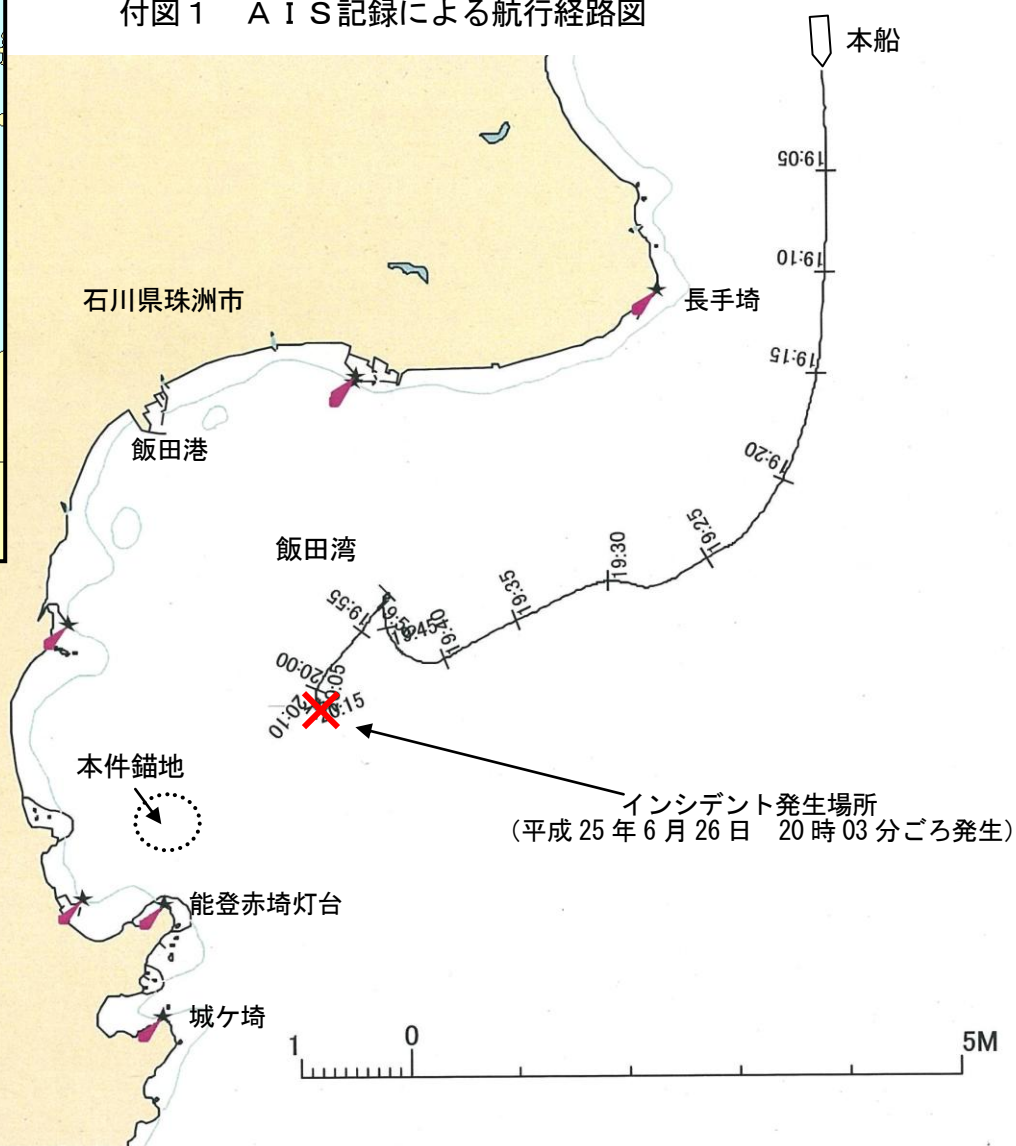
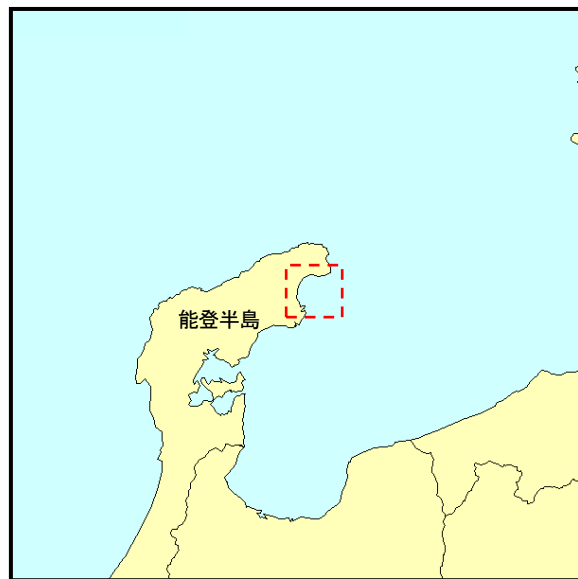
委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航不能（絡索）
発生日時	平成25年6月26日 20時03分ごろ
発生場所	石川県珠洲市飯田港南南東方沖 石川県能登町所在の能登赤崎灯台から真方位038° 2.27海里（M）付近 （概位 北緯37° 23.3′ 東経137° 17.7′）
インシデント調査の経過	平成25年7月2日、本インシデント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	貨物船 飛翔丸、499トン 135448、飛鳥海運株式会社（A社） 76.50m×12.20m×7.21m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年11月30日
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年6月18日 免状交付年月日 平成24年2月28日 免状有効期間満了日 平成29年6月17日
死傷者等	なし
損傷	本船 プロペラ全翼端に欠損等
インシデントの経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、カルサインコークス約1,000tを積載し、富山県伏木富山港に向かっていたが、伏木富山港の風が強いことが分かり、時間調整を兼ねて能登半島北東部にある飯田湾内で錨泊することにした。 船長は、単独で操船に当たり、次席一等航海士を船首配置に就けて見張りに当たらせ、2台のレーダーを使用し、減速しながら、飯田湾中央部を西南西進していたところ、平成25年6月26日19時40分ごろ、海上保安本部（にいがたほあん）から直進を続ければ、定置網区域に進入するとの船舶電話があったので、北に向かう旨を伝えた。 船長は、右転して北進中、レーダー画面に定置網の映像が映りだしたので、減速して行きあしを止め、19時50分ごろ、レーダーで本

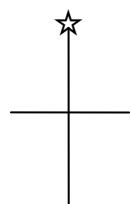
	<p>船が北側の定置網と1,000m以上離れていること、及び定置網の標識灯の灯火を目視で確認したことから、約300m東方で投錨しようとしたところ、海上保安本部からVHF無線電話（以下「VHF」という。）で本船がいる場所は錨地ではなく、定置網区域である旨の指摘を受けた。</p> <p>船長は、どこに錨泊すればよいか海上保安本部に聞き返したところ、赤埼北方1M（以下「本件錨地」という。）との返答があったので、投錨を中止し、本件錨地の緯度及び経度を聞いた後、本件錨地に針路を定めた。</p> <p>船長は、本件錨地まで約3Mを直進すればよいと考え、次席一等航海士の船首配置を解除して増速しながら南西進し、約7.9ノットの対地速力となった19時57分ごろ、海上保安本部から再度VHFで呼び掛けがあったが、語尾が切れ、高い周波数帯の音が聞こえにくく、内容をよく聞き取れなかった。</p> <p>船長は、周囲を見渡したが、灯火が見当たらず、また、レーダー画面に定置網らしき映像が映っていなかったものの、海上保安本部が舵を大きく左に取れと言っていたように思い、20時00分ごろ左転した。</p> <p>船長は、船尾を右に振りながら左転中、20時01分ごろ、右舷船首20mぐらいに浮子の塊（数十個）を認めたので、クラッチを中立とし、20時03分ごろクラッチを前進に入れたところ、本船は、能登赤埼灯台から真方位038° 2.27M付近において、主機が停止し、その後、右に回頭しながら停船した。</p> <p>船長は、本船の船尾付近に浮子の塊を認め、自力航行が不能となったことが分かり、A社及び海上保安本部に事故の発生を連絡した。</p> <p>本船は、A社が手配したサルベージ会社によって絡まったワイヤロープの一部が切断された後、タグボートで石川県七尾市七尾港にえい航され、同港で船体の損傷調査及びプロペラに絡まった浮子の塊などの除去作業が行われた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：海面 白波あり</p> <p>日没時刻：19時16分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、約8年前までに8回ほど飯田湾に錨泊した経験があり、飯田湾内に定置網が設置されていることを知っていたものの、沿岸から3M程度離し、石川県珠洲市長手崎と同県能登町城ヶ崎を結んだ線上の飯田湾中央部付近における、水深60～70mの所であれば、定置網は設置されておらず、錨泊が可能であると思い、海図を確認しなかった。</p> <p>船長は、本インシデント当時、単独で目視及びレーダーによる見張り、操舵、機関操作、VHFの対応などに当たり、多忙であった。</p>

	<p>海図W1170（平成22年11月4日刊行）には、本インシデント発生場所付近に“定置網あり”と記載されており、また、海図W1170に記載されている飯田湾中央付近のいけすは、本インシデント当時、撤去されていた。</p> <p>海上保安庁刊行の本州北西岸水路誌には、飯田湾中央付近のいけす及び大型定置網に注意するよう、また、錨地としては、西風の際は、赤埼北方約1M付近の適当な水深の所に底質泥の好泊地が得られると記載されている。</p> <p>本船が進入した定置網（以下「本件定置網」という。）は、石川県知事に対し、平成24年8月7日に本件定置網の所有者から定置漁業権漁業の休業届が提出されており、本件定置網の所有者は、石川県から撤去するように指導され、撤去途中であった。</p> <p>（付図1 A I S記録による航行経路図、付図2 A I S記録による航行経路図（拡大）、付表1 A I S記録（抜粋） 参照）</p>
<p><b>分析</b></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>あり なし なし</p> <p>本船は、飯田湾で錨泊する際、船長が、過去の経験に頼り、海図を確認せず、また、海上保安本部から本件錨地の位置情報を得た際、本件錨地まで直進すればよいと考え、本件錨地に向けて航行したことから、本件定置網の設置区域に向けて航行することとなり、海上保安本部からの呼び掛けを受け、しばらくして左転したものの、本件定置網に進入し、本件定置網の浮子の塊などを推進器に巻き込み、運航不能になったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、夜間、本船が、飯田湾で錨泊する際、船長が、過去の経験に頼り、海図を確認せず、また、海上保安本部から本件錨地の位置情報を得た際、本件錨地まで直進すればよいと考え、本件錨地に向けて航行したため、本件定置網の設置区域に向けて航行することとなり、海上保安本部からの呼び掛けを受け、しばらくして左転したものの、本件定置網に進入し、本件定置網の浮子の塊などを推進器に巻き込んだことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>船長は、本インシデント後、インターネットで定置網の設置場所に関する情報を入手することにした。</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"> <li>・ 錨泊する場合は、事前に海図、水路誌又は海上保安部から錨地や定置網に関する情報を入手すること。</li> <li>・ 不慣れな場所で錨泊する場合は、船橋に見張り員を増員すること。</li> </ul>

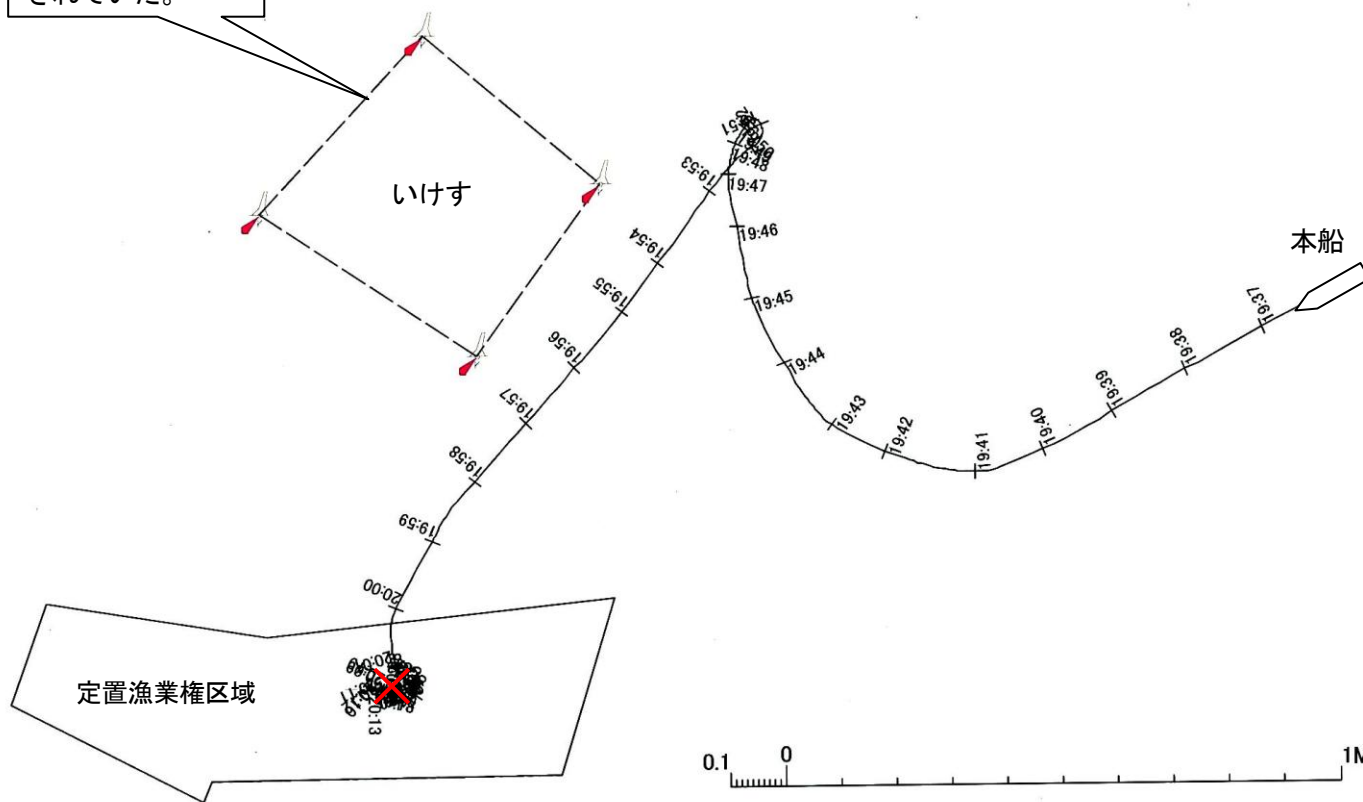
付図1 AIS記録による航行経路図



付図2 AIS記録による航行経路図(拡大)



いけすは、本インシデント時、撤去されていた。



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
19:00:07	37-29-01.1	137-23-29.3	169	174.3	11.0
19:10:07	37-27-11.2	137-23-30.6	177	184.5	11.3
19:20:05	37-25-18.3	137-23-01.4	202	208.7	12.2
19:30:03	37-24-23.5	137-21-01.0	261	269.0	11.5
19:34:57	37-24-03.6	137-20-01.8	240	245.8	9.6
19:40:07	37-23-41.5	137-19-08.7	243	246.1	8.4
19:45:03	37-23-58.2	137-18-29.5	355	340.9	8.1
19:47:30	37-24-13.3	137-18-26.8	038	009.6	3.6
19:50:04	37-24-17.4	137-18-29.5	097	045.7	1.1
19:52:29	37-24-13.0	137-18-27.3	210	226.7	5.7
19:55:06	37-23-56.9	137-18-11.8	211	218.0	8.0
19:56:57	37-23-45.7	137-17-59.8	215	220.7	7.9
19:57:57	37-23-39.6	137-17-52.8	216	222.5	8.5
20:00:02	37-23-25.0	137-17-40.9	182	206.5	7.7
20:01:02	37-23-18.8	137-17-40.8	129	166.9	5.2
20:01:57	37-23-16.6	137-17-43.1	115	132.0	2.3
20:03:03	37-23-15.5	137-17-43.6	139	203.0	0.7
20:04:00	37-23-14.9	137-17-42.5	156	248.0	1.2
20:05:01	37-23-14.8	137-17-41.2	182	278.5	1.2
20:09:57	37-23-16.1	137-17-38.6	264	109.3	0.2

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。