

## 中国船籍鮮魚運搬船座礁対策報告

石川県七尾市総務部生活安全課

### 1. 座礁の経緯



平成 17 年 9 月 5 日、中国船籍鮮魚運搬船「浙舟漁冷 108」(832 トン)は、北太平洋で操業中の中国いか釣り漁船から冷凍スルメイカ 1000 トンを転載し、中国に向けての航海中、台風避難のため飯田港へ緊急入港することを第八管区海上保安部に連絡した。同船は緊急避難途中、以前に船長が七尾港への入港経験があったため、緊急入港先を能登半島飯田港から七尾港に急遽変更した。七尾港への避難途中、午後 6 時 2 分能登島八ヶ崎町から北北東約 1250 m の岩場(一般海

域)に座礁した。同船よりの救助を求める照明弾を七尾市鰻目町住民が発見し、七尾海上保安部へ通報(午後 6 時 5 分)した。通報を受け七尾海上保安部により同船の座礁が確認された。

乗組員 21 名は、翌日 6 日早朝(午前 8 時 20 分)海上保安部のヘリコプター、救命艇及び地元漁船の協力により全員が救助された。

座礁船については油流出による漁業、環境への影響は少なく、沈没の恐れがない状態であり、さらなる油流出を防ぐために燃料弁・燃料タンク空気抜管の閉鎖作業を行うとともに、船体の動揺による船体破損の拡大を防ぐために船固作業を行った。

#### 【座礁船の概要】

船名：浙舟漁冷 108 (ジョ ジョウ ユイ ロン 108)  
船籍：中国浙江省舟山  
所属：舟山市遠洋漁業総公司  
所有者：ジョン ハーヨン  
トン数：832 トン  
用途：鮮魚運搬船  
乗組員：21 人



座礁船

積荷：冷凍スルメイカ1000トン  
燃料：A重油（残燃料38トン）  
保険：船舶・PI保険未加入

## 2. 対策本部等の設置

座礁地点の能登島八ヶ崎沖は定置網等の好漁場であるため、燃料油の流出による油汚染、PI保険未加入により船体が放置されかねないことに伴う漁業被害、また放置された船体や積荷の処分のための費用の地元負担が生じかねないことが懸念された。

このことから、平成17年9月6日市役所内に「中国船籍鮮魚運搬船座礁対策本部」を設置するとともに、現地の八ヶ崎集会所に現地本部（同日9時には「ななか漁業協同組合」に移動する。9日には現地本部は解散し、市の対策本部と一体化）を設置した。

対策本部においては

- 乗組員の救助援護
- 海岸警邏
- 座礁船調査協力
- 漁場・油流出被害の対応
- 関係機関との連絡調整
- 船体撤去手法
- 放置船とならないよう交渉等

についての対策を協議した。

対策本部の関係機関は以下の通りである。

### 【本部関係機関】

七尾市、能登島支所、七尾海上保安部、海上保安庁横浜機動防除隊  
七尾警察署、ななか漁業協同組合、石川県（水産課）、七尾鹿島広域圏消防本部  
N海陸運送(株)、H曳船



座礁船対策現地本部会議

### 3 . 油濁防止・漁業被害等

平成 17 年 9 月 8～9 日、七尾海上保安部、海上保安庁横浜機動防除隊、民間サルベージ（Fサルベージ）により、座礁船の座礁状況の潜水調査、船体の破損状況及び流出油の浮流状況について調査を実施するとともに、必要な応急措置を実施した。調査によれば、船底亀裂からの船内浸水によるビルジを空の船倉に移行することは量的に限界があり早急な対応が必要であるとの結果であったが、幸いにも油流出による漁業被害は認められなかった。



座礁状況の潜水調査、船体の破損状況及び流出油の浮流状況調査

### 4 . 船舶所有者との交渉

市対策本部で座礁船状況・対策について協議を行い、海上保安部により事故発生から船体放置をさせないように船体所有者・代理人への船体撤去交渉を進めることとなった。

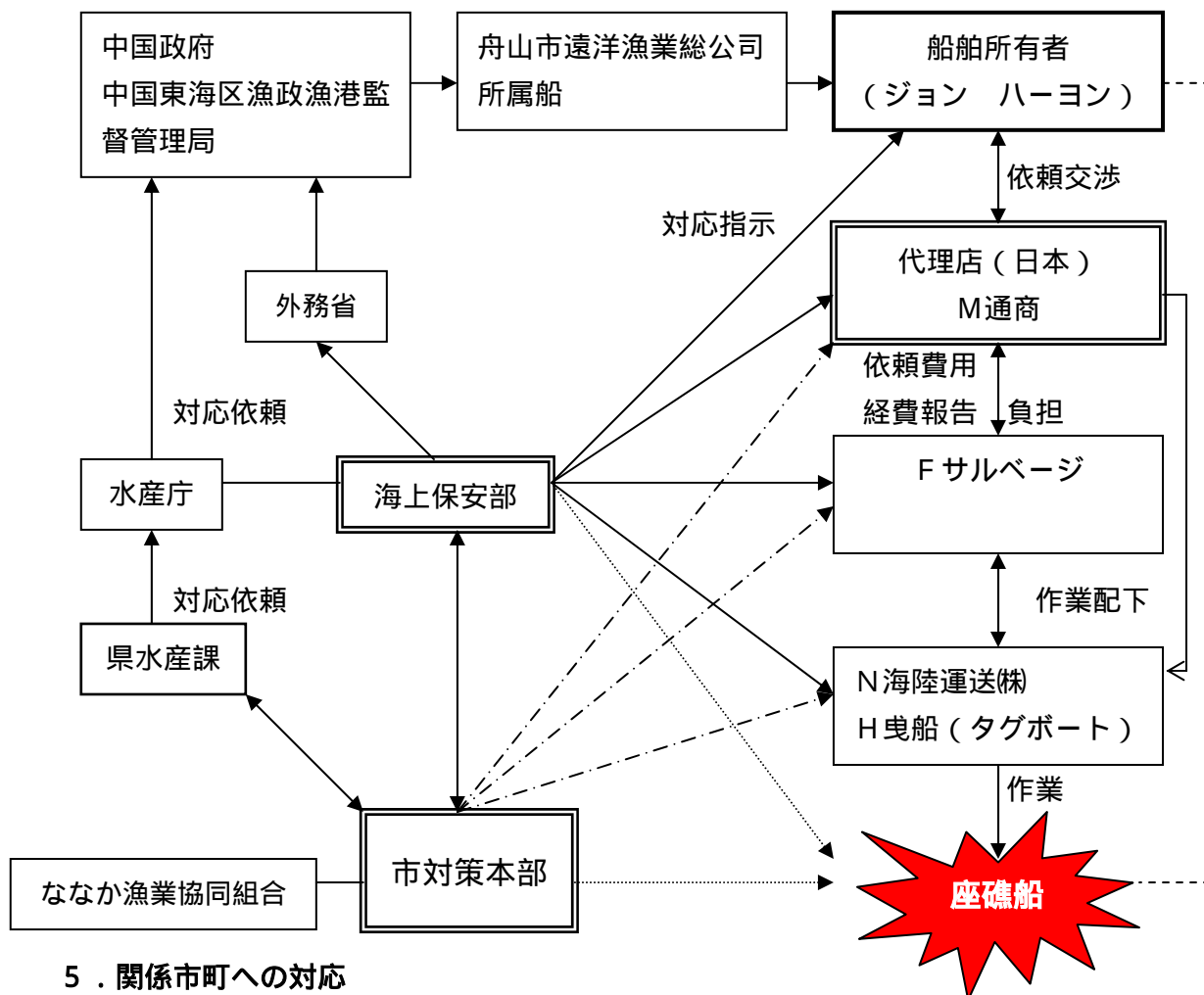
平成 17 年 9 月 7 日、海上保安部より所有者に対し、現地入りあるいは一定権限を委任した代理人の現地派遣及び具体的措置への手配を講じるよう文書による指示が行われた。

海上保安部から外務省を通じ中国政府へ対応を要請すると共に、県水産課から水産庁を通じ、中国浙江省舟山漁業部門へ座礁船による漁業被害の影響を最小限にとどめるよう要求した。

市本部では、関係機関との連絡調整を図ると共に、船舶所有者の日本代理店に対し海上保安部と平行し交渉を行った。

座礁船事故関係機関対応フローを次に示す。

<座礁船事故関係機関対応フロー図>



5 . 関係市町への対応

平成 17 年 9 月 7 日、座礁船事故に関する情報を関係市町防災担当課長宛てに文書通報をし、関係機関への周知並びに流出油発生時の漂着確認連絡を依頼した。

6 . 座礁船の管理・離礁作業等

平成 17 年 9 月 5 日事故以降 9 日まで、現地対策本部による座礁船の監視・海岸警邏を実施した。10 日には海上保安部監視の下、乗組員 6 人の乗船を許可し、船体・積荷の管理を行わせることにした。中国船主は、座礁直後から積荷（冷凍スルメイカ）を転載したい旨の希望を述べるなどその保全に非常に熱心であり、船体の離礁、修繕に前向きな姿勢を示すものの、日本側のサルベージ業者との間では費用面で交渉が難航し、な

かなか離礁作業に取りかかるところまでは行かなかった。

9月21日には、サルベージ業者による座礁船の船底確認をおこなった。そうこうするうちに、座礁より約3週間後の25日、非常に幸運にも北東の強風により自然に離礁したことが確認された。その後、定置網被害を避けるためアンカーにて船体を固定し、翌26日は晴天になり午後1時から曳船による曳航と自力での航行とにより午後4時15分七尾港埠頭に無事接岸した。

28日、サルベージによる船底確認の結果、56箇所の亀裂損傷が確認された。

29日午前9時～11時30分、国土交通省によるPSC（ポート・ステート・コントロール：船舶が安全に航行できるかどうかについて、国際条約に基づく国による検査）が実施された。その後、10月4日、七尾港大田埠頭へ移動した。

中国側による船体の安全検査が実施され、七尾港において中国への航行に必要な船体修理を行うことになった。船主側代理店とNサルベージとの間の船体修繕などの契約（費用不明）が締結され、10月21日から修理が開始され、修理が完了した11月4日午後1時に無事七尾港より中国に向け出航した。



座礁船



積荷（冷凍スルメイカ）



船内乗組員寢室

## 7. 法的検討

対策本部として、もし放置船となった場合、その撤去について、事故海域が港湾法の処理に係る法律が適用されない一般海域であり、地方自治法第2条第2項（県、市町村を問わず「地域における事務」を処理する。）第3項（市町村責務）と第5項（県責務）に区分され、「住民福祉の向上」の観点から地方自治法に準拠せざるを得ないと判断し、水産庁より「座礁・沈船による漁場油濁等対応マニュアル」を取寄せ、過去の座礁船撤去事例を調査し、撤去費用に対する補助制度について確認調査を行った。

しかし、幸いにして船体の自然離礁と、関係者による、中国船主と代理店に対しての長期交渉が実り船体修理の契約がサルベージ会社との間で成立し、船体を修理し、無事出航することが出来たことから、法制度、補助制度についての確認調査のみで終わったことは真に幸いであった。

## 8. まとめ

今回、台風の避難から座礁事故を起した中国船については、

人命救助の優先

流出油対応での適切な応急処置と管理・監視

船主側の積荷（冷凍スルメイカ）の必要性

海上保安部他関係機関による交渉

自然（風・波）による離礁等

の様々な要因により、9月5日の事故発生から自然離礁、船体修理の上、11月4日に無事出航と、P I 保険未加入船であったにもかかわらず、座礁による放置船となることを免れることができた。このようなケースは、全国で発生している外国船座礁・沈船等事故では、珍しく幸いなケースであったと言えると思う。

最後に、通報から人命救助・現地活動本部への協力を頂いた地元町会・漁業者、なかなか漁業協同組合に対し感謝を致すと共に、関係した機関の努力と協力により無事解決したことを感謝します。