

船舶事故調査報告書

平成23年6月23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 山本 哲 也
 委員 石川 敏 行
 委員 根本 美 奈

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成22年4月28日 23時45分ごろ |
| 発生場所 | 北海道函館市渡島住吉港東防波堤灯台から真方位218° 0.9海里（M）付近 （概位 北緯41° 44.5′ 東経140° 42.5′） |
| 事故調査の経過 | 平成22年4月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 りゅうえい、697トン 135356、北海道海運株式会社 73.22m（Lr）×14.50m×7.52m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成13年6月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 39歳 四級海技士（航海）免状 免許年月日 平成15年4月2日 免状交付年月日 平成20年2月19日 免状有効期間満了日 平成25年4月1日 一等航海士 男性 59歳 四級海技士（航海）免状 免許年月日 平成22年4月7日 免状交付年月日 平成20年4月7日 免状有効期間満了日 平成27年4月6日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 左舷船首外板に破口等 |
| 事故の経過 | 本船は、船長、一等航海士及び次席一等航海士ほか3人が乗り組み、石炭殻約787tを積載し、船首約3.0m、船尾約4.5mの喫水をもって、函館市函館港に向けて航行中、函館市恵山岬の東方10M付近で、一等航海士が次席一等航海士から当直を交替した。 本船は、函館市汐首岬西北西方約4Mの地点で、針路を約270°（真方位、以下同じ。）とし、約12ノットの速力で航行中、平成22年4月28日23時45分ごろ、渡島住吉港東防波堤灯台から218° 0.9M付近に存在する大鼻岬付近の岩礁に乗り揚げた。 船長は、自室で就寝中、今まで感じたことがない衝撃で目覚め、窓から周囲を確認したところ、本船が乗り揚げたものと判断して急ぎ昇橋し、操舵スタンド前で機関を後進に操作していた一等航海士に状況を尋ねたとこ |

| | | | | | | | | | |
|-----------|--|---------|----|-----------|----|----------|----|-----------|--|
| | <p>ろ、「気付いたら目の前にあった」と返答があった。</p> <p>船長は、機関を使用して離礁を試みるものの離礁できなかったため、主機を停止し、船舶管理会社への事故報告、海上保安部への通報及び救助要請を行った。</p> <p>乗組員は、救助のため来援した交通船で退船した。</p> | | | | | | | | |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 7、視界 良好</p> <p>海象：波向 東、波高 約4m、潮高 58cm（4月29日00時 函館）</p> <p>津軽海峡に海上強風警報、渡島東部に強風波浪注意報発表中であった。</p> | | | | | | | | |
| その他の事項 | <p>本船は、平素、渡島半島沖の津軽海峡を西進する場合、汐首岬南方約0.8M付近を通過後、大鼻岬の南方約1M付近に向けて航行していた。</p> <p>船長は、事故当時は荒天であったが、南東の追風であり、本船の航行に支障を生じるものではないと考えていた。</p> <p>本航海は、函館港到着後は港外で錨泊し、翌朝、陸上と連絡の後に着岸する予定であり、函館港着を急いでいなかった。</p> <p>当直者は、平素、船橋内中央にある背もたれ付きの椅子に腰掛け、自動操舵として航行していた。</p> <p>本船には、操舵コンソール盤内に熱線センサーにより人体の動作を感知する居眠り防止装置が組み込まれており、同装置は、人体の動作を4分間感知できない場合、船橋内に1次警報を発し、引き続き1分間動作を感知できない場合、船橋下段の船員室前廊下に設置されたスピーカーから2次警報を発するよう設定され、乗組員が設定を操作できない構造になっていた。</p> <p>本船の居眠り防止装置は、警報を発するまでの時間が4分間と短く、度々警報音が鳴るので、当直者は、1次警報音が鳴った場合は、手を振る等の動作をとってセンサーに感知させて警報音を止めていた。</p> <p>本事故当時、2次警報は、発せられていなかった。</p> <p>一等航海士は、十勝港での積荷役作業中、清掃等の軽作業にのみ従事していた。</p> <p>次席一等航海士が当直を交替した際、また、事故後に船長が昇橋した際、一等航海士の体調には異常は認められず、呼気から酒の匂いはしなかった。</p> | | | | | | | | |
| 分析 | <table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>不明</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、函館港に向けて津軽海峡を航行中、汐首岬西北西方沖において針路約270°としたが、大鼻岬付近の岩礁に向く針路であったことから、同岩礁に向けて航行して乗り揚げたものと考えられるが、本事故当時単独で当直に就いていた一等航海士が事故後に死亡したため、乗揚に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> </td> </tr> </table> | 乗組員等の関与 | あり | 船体・機関等の関与 | なし | 気象・海象の関与 | 不明 | 判明した事項の解析 | <p>本船は、函館港に向けて津軽海峡を航行中、汐首岬西北西方沖において針路約270°としたが、大鼻岬付近の岩礁に向く針路であったことから、同岩礁に向けて航行して乗り揚げたものと考えられるが、本事故当時単独で当直に就いていた一等航海士が事故後に死亡したため、乗揚に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> |
| 乗組員等の関与 | あり | | | | | | | | |
| 船体・機関等の関与 | なし | | | | | | | | |
| 気象・海象の関与 | 不明 | | | | | | | | |
| 判明した事項の解析 | <p>本船は、函館港に向けて津軽海峡を航行中、汐首岬西北西方沖において針路約270°としたが、大鼻岬付近の岩礁に向く針路であったことから、同岩礁に向けて航行して乗り揚げたものと考えられるが、本事故当時単独で当直に就いていた一等航海士が事故後に死亡したため、乗揚に至る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、夜間、本船が、函館港に向けて津軽海峡を航行中、汐首岬西北西方沖で変針した針路が大鼻岬付近の岩礁に向く針路であったため、同岩礁に向けて航行して乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p> | | | | | | | | |