

船舶事故調査報告書

平成25年5月9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 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成24年10月22日 20時10分ごろ |
| 発生場所 | 北海道函館市函館港西防波堤南端 函館港西副防波堤灯台から真方位168° 1,020m付近 （概位 北緯41° 47.2′ 東経140° 42.1′） |
| 事故調査の経過 | 平成24年10月23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 | 漁船 第二十八善興丸 ^{ぜんこう} 、8.5トン HK2-20792、個人所有 13.05m (Lr) × 3.09m × 1.32m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和63年1月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 61歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成23年7月4日 免許証交付日 平成23年7月4日 （平成28年7月3日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 船尾スケグに剝離、プロペラ翼に曲損 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、いか釣り漁ののち、船首約0.8m、船尾約1.8mの喫水をもって、函館港へ向けて帰航中、南東からの波浪を右舷船首から受けるように針路をいつもより南寄りにして北東進し、函館山山頂から西方約1海里（M）の地点（函館半島西岸から0.5M）において北北東に変針した。</p> <p>函館港には、南北方向に延びる函館港西防波堤（以下「西防波堤」という。）があり、西防波堤の南端付近には、約70mの切れ間があって潮切航路と称される切り通し（以下「本件切り通し」という。）となっており、西防波堤の本件切り通しの北側と南側の端部（以下、北側の端部を「切り通し北端部」、南側の端部を「切り通し南端部」という。）には、それぞれ灯柱が設置されている。</p> <p>本船は、本件切り通しの西方約500mに至って針路を本件切り通しに向け、対地速力を約3～4ノットとして東進した。</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>船長は、本件切り通しの灯火が見えて予定コースを順調に航行していたものの、本件切り通しの手前約50～100mのところ、西防波堤が見えなかったため、目視で確認をしようとしてブリッジの左舷側引き戸から船首甲板に出て船首方に行ったところ、本船は南東風に圧流されて北東進した。</p> <p>船長は、切り通し北端部の至近まで接近したことに気付いて急いでブリッジに戻り、主機関を後進にかけたものの、本船は、平成24年10月22日20時10分ごろ船首が切り通し北端部付近の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>本船は、その後、惰力で西防波堤に平行となった。</p> <p>本船は、船長が20時18分ごろ118番（海上保安庁）へ救助要請の電話を掛けている間に南東からの風浪により離礁し、西防波堤の外側を北北西方向に流され、20時30分ごろ函館港島防波堤の内側の中央付近に至って船長が錨を投入して停止した。</p> <p>本船は、来援した僚船によりえい航され、22時40分ごろ定係岸壁に着岸した。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 満潮期、潮高 約83cm（函館港）</p> <p>月没時刻：23時03分ごろ、月齢 6.1</p> <p>函館市には、10月22日16時02分大雨、強風、波浪、雷注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、本事故前、レーダー及びGPSプロッターにより西防波堤を確認していた。</p> <p>本船は、ふだんから、本件切り通しをよく通航しており、他の漁船もよく利用していた。</p> <p>船長は、ふだん、本件切り通しを通航する際は、目視により本件切り通しの位置を確認し、西防波堤が見えづらい場合には、操船用リモートコントローラーを持たずに船首へ行って確認をしていた。</p> <p>船長は、係留岸壁に着岸するときのみ、操船用リモートコントローラーを使用していた。</p> <p>切り通し北端部に設置された灯柱の灯質は、緑光、4秒に1閃光、光達距離は5.5km、切り通し南端部に設置された灯柱の灯質は、赤光、4秒に1閃光、光達距離は5.5kmであった。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、函館港西方沖を本件切り通しへ向けて東進中、船長が、切り通しの灯火を確認したが、西防波堤が見えなかったため、西防波堤の位置を目視で確認しようとしてブリッジを出て船首へ行った際、操</p> |

| | |
|-----------|---|
| | <p>船用リモートコントローラーを持たずに確認していたことから、南東風により北方側へ圧流され、北東進して切り通し北端部へ接近したことに気づき、ブリッジに戻って後進をかけたものの、切り通し北端部付近の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、本船が、函館港西方沖を本件切り通しへ向けて東進中、船長が、西防波堤の位置を目視で確認しようとしてブリッジを出て船首へ行った際、操船用リモートコントローラーを持たずに確認していたため、南東風により北方側へ圧流され、北東進して切り通し北端部へ接近したことに気づき、ブリッジに戻って後進をかけたものの、切り通し北端部付近の消波ブロックに乗り揚げ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"> ・一人乗りで操船中にブリッジを離れる際は、操船用リモートコントローラーを携帯すること。 ・レーダー及びGPSプロッターを使用するときは、航行海域の状況に応じて適切な表示範囲に切り替え、活用すること。 |