

船舶事故調査報告書

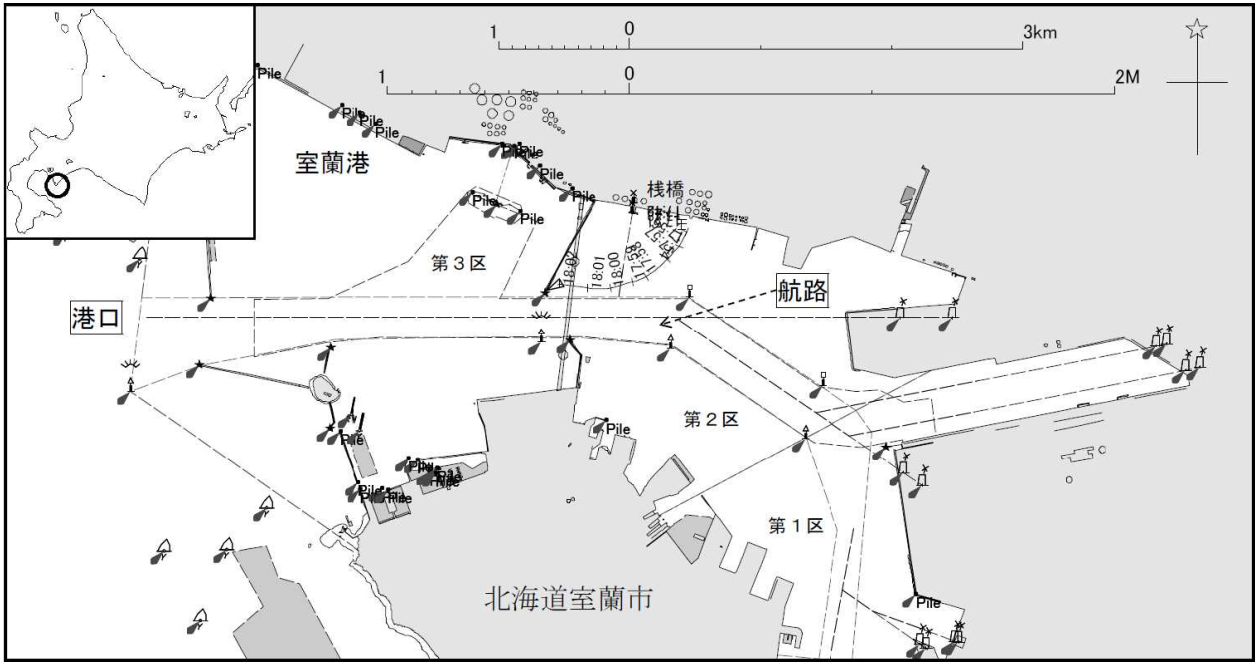
平成27年9月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突（防波堤） |
| 発生日時 | 平成26年12月22日 18時02分ごろ |
| 発生場所 | 北海道室蘭市室蘭港の北防波堤先端付近 室蘭港北防波堤灯台から真方位034°45m付近 （概位 北緯42°21.26′ 東経140°56.89′） |
| 事故調査の経過 | 平成27年1月13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 | 油タンカー 千恵丸、3,378トン 136512、八幡浜商船有限会社 97.30m (Lr) × 15.60m × 8.00m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、平成12年7月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 58歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年5月29日 免状交付年月日 平成25年8月9日 免状有効期間満了日 平成31年5月28日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 本船 球状船首に曲損及び擦過傷等、フォアピークタンクに浸水 防波堤 水面下のケーソン部に凹損 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか9人が乗り組み、ガソリン約4,800kl及び軽油約1,000klを積載し、青森県青森港経由で秋田県秋田港へ向けて、平成26年12月22日17時45分ごろ室蘭港第2区の棧橋を離れた。 船長は、機関長を船橋内に配置して操船に当たり、雪が降っている中、目視で港口方向に白鳥大橋及び北防波堤を認めていたところ、錨を揚収した17時54分ごろ、突然、吹雪で船首端が見えなくなるほどの視界制限状態となったことに気付いた。 船長は、故障していた暖房装置の影響で室温が低下して窓ガラスの一部が凍結し、ふだん使用しているチャートプロッターが作動せず、レーダー画面が真っ白になっていたものの、そのうち吹雪がやんで視界が回復するので、早めに航路に入れば何とか出港できるだろうと思 |

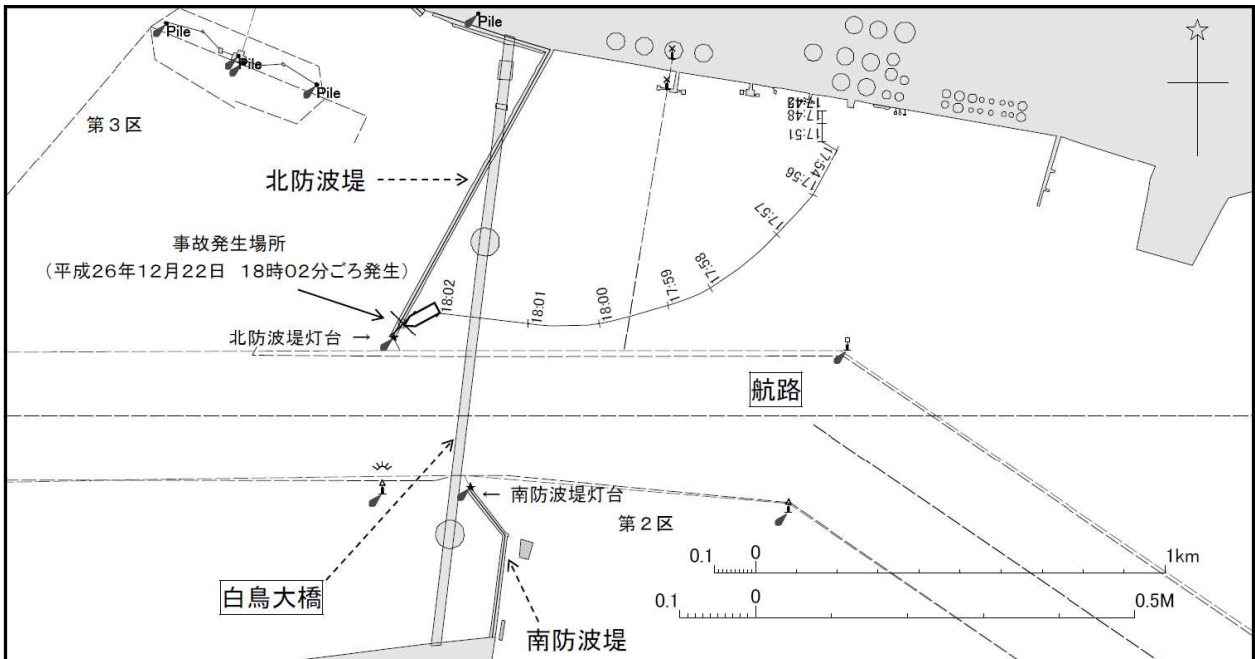
| | |
|---------------|--|
| | <p>い、続航した。</p> <p>本船は、対地速力約5.3ノット（kn）で南西進中、17時57～58分ごろ、船長が正船首方に室蘭港南防波堤灯台の赤色灯を僅かに認めた。</p> <p>船長は、赤色灯の距離が近くに感じたので、既に本船が航路に入っているものと思い、西進しながらレーダー画面の感度調整を行っていたところ、18時02分ごろ、衝撃を感じ、船首が北防波堤先端付近に衝突したことに気付いた。</p> <p>本船は、すぐに北防波堤から離れて続航し、船長が船舶所有者、運航者及び海上保安庁へ電話で通報した後、海上保安庁の許可を得て室蘭港第3区に投錨した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付図2 航行経路図（拡大）、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 雪、風向 北西、風力 5、視界 不良</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>室蘭市に風雪注意報が発表されていた。</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、積荷役中、船長が、監視作業に当たって積荷役を終えた後、昇橋してすぐに離棧した。</p> <p>本船は、船長及び機関長が船橋に、航海士ほか3人が船首に、他の航海士ほか2人が船尾に、機関士が機関室にそれぞれ配置についていた。</p> <p>本船は、離棧後も荷役の後片付け作業が残っており、船首配置についていた航海士ほか3人は、揚錨後、すぐに船内へ戻って同作業に当たっていた。</p> <p>本船の喫水は、船首約5.1m、船尾約6.9mであった。</p> <p>本船の運航者が定めた安全管理規程中の運航基準によると、船長は、港内視程が1,000m以下の時、発航を中止して避泊、その他の適切な措置をとらなければならないとされていた。ただし、船首見張員、船橋見張員、レーダー監視員を配置するか、又は先導のための船舶を配備した場合、視程500mまでは発航できると規定されていた。</p> <p>船長は、室蘭港に入出港した経験は数回程度であったが、本事故の数日前に同港へ入港していたので、白鳥大橋付近に北防波堤が設けられていることを知っていた。</p> <p>船長は、本事故の数日前、北海道釧路市釧路港で、荒天下における出港操船を行っていたので、今回も何とか出港できるだろうと思っていた。</p> <p>船長は、本事故後、チャートプロッターの製造会社に問い合わせたところ、気温が0℃以下になると正常に作動しないこともある旨の回答を得た。</p> |

| | |
|---|--|
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本船は、室蘭港において、雪により視界制限状態となった状況下、船長が、降雪によりレーダー画面で物標などが識別できず、また、チャートプロッターに不具合が生じて船位の確認が困難な状況で出航したことから、北防波堤に向けて航行し、北防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、視界制限状態となった際、発航を中止するか、発航する場合には見張り員の配置等が運航基準で定められていたが、そのうち雪がやんで視界が回復するので、早めに航路に入れば何とか出港できるだろうと思い、これらを遵守しなかったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、室蘭港において、本船が出航する際、雪により視界制限状態となった状況下、船長が、降雪によりレーダー画面で物標などが識別できず、また、チャートプロッターに不具合が生じて船位の確認が困難な状況で出航したため、北防波堤に向けて航行し、北防波堤に衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>参考</p> | <p>本船は、本事故後、乗組員の増員及び航海計器を増設し、また、室蘭港においては、荷役及び後片付け作業が完了してから出港することとした。</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"> ・ 運航基準を遵守し、出航時に視界制限状態となった際は、発航を中止するか、見張り員を配置するなどして慎重に操船すること。 ・ 船長は、船員法で定められた発航前の検査を行い、航海に支障を来すおそれがある場合には出航を控えること。 |

付図1 航行経路図



付図2 航行経路図（拡大）



付表1 AIS記録(抜粋)

| 時刻 (時:分:秒) | 北緯 (° -' -") | 東経 (° -' -") | 対地針路 (°) | 船首方位 (°) | 対地速力 (kn) |
|---------------|-----------------|-----------------|-------------|-------------|--------------|
| 17:39:10 | 42-21-32.3 | 140-57-38.5 | 344.1 | 279 | 0.0 |
| 17:42:11 | 42-21-32.3 | 140-57-38.5 | 248.8 | 279 | 0.0 |
| 17:45:10 | 42-21-32.3 | 140-57-38.5 | 269.2 | 278 | 0.1 |
| 17:48:10 | 42-21-31.3 | 140-57-38.5 | 158.6 | 270 | 0.2 |
| 17:51:09 | 42-21-29.8 | 140-57-38.5 | 168.7 | 233 | 0.7 |
| 17:54:09 | 42-21-29.2 | 140-57-40.2 | 167.4 | 213 | 0.7 |
| 17:56:01 | 42-21-25.6 | 140-57-37.6 | 220.8 | 225 | 3.5 |
| 17:56:11 | 42-21-25.1 | 140-57-37.0 | 222.3 | 226 | 3.8 |
| 17:56:31 | 42-21-24.1 | 140-57-35.8 | 222.7 | 227 | 4.2 |
| 17:56:41 | 42-21-23.6 | 140-57-35.1 | 223.4 | 228 | 4.3 |
| 17:57:01 | 42-21-22.5 | 140-57-33.7 | 224.8 | 229 | 4.6 |
| 17:57:11 | 42-21-22.0 | 140-57-32.9 | 225.4 | 231 | 4.8 |
| 17:57:21 | 42-21-21.4 | 140-57-32.2 | 226.3 | 232 | 4.9 |
| 17:57:31 | 42-21-20.8 | 140-57-31.3 | 227.5 | 234 | 5.0 |
| 17:57:41 | 42-21-20.3 | 140-57-30.5 | 228.4 | 237 | 5.1 |
| 17:57:51 | 42-21-19.7 | 140-57-29.6 | 231.4 | 240 | 5.1 |
| 17:58:21 | 42-21-18.3 | 140-57-26.6 | 239.8 | 249 | 5.3 |
| 17:58:31 | 42-21-17.9 | 140-57-25.6 | 244.1 | 252 | 5.3 |
| 17:58:41 | 42-21-17.5 | 140-57-24.5 | 247.0 | 254 | 5.4 |
| 17:58:51 | 42-21-17.2 | 140-57-23.3 | 250.5 | 255 | 5.4 |
| 17:59:01 | 42-21-16.9 | 140-57-22.1 | 252.9 | 256 | 5.4 |
| 17:59:11 | 42-21-16.7 | 140-57-20.9 | 254.3 | 257 | 5.5 |
| 17:59:31 | 42-21-16.1 | 140-57-18.5 | 253.8 | 259 | 5.6 |
| 17:59:51 | 42-21-15.7 | 140-57-16.1 | 257.0 | 265 | 5.6 |
| 18:00:01 | 42-21-15.5 | 140-57-14.8 | 259.1 | 268 | 5.7 |
| 18:00:11 | 42-21-15.4 | 140-57-13.6 | 262.9 | 271 | 5.6 |
| 18:00:41 | 42-21-15.3 | 140-57-09.7 | 272.8 | 276 | 5.7 |
| 18:00:51 | 42-21-15.4 | 140-57-08.5 | 273.3 | 277 | 5.7 |
| 18:01:01 | 42-21-15.5 | 140-57-07.1 | 275.1 | 277 | 5.7 |
| 18:01:11 | 42-21-15.6 | 140-57-05.9 | 275.7 | 277 | 5.8 |
| 18:02:22 | 42-21-16.3 | 140-56-57.5 | 283.0 | 254 | 1.7 |
| 18:02:31 | 42-21-16.3 | 140-56-57.2 | 264.3 | 248 | 1.3 |
| 18:02:41 | 42-21-16.3 | 140-56-56.9 | 252.9 | 243 | 1.0 |
| 18:05:16 | 42-21-15.5 | 140-56-56.6 | 087.8 | 237 | 0.7 |
| 18:08:16 | 42-21-16.0 | 140-56-58.7 | 046.3 | 200 | 0.3 |

(注1) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

(注2) 対地針路及び船首方位は、真方位である。