

船舶事故調査報告書

平成31年1月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年7月4日 23時35分ごろ
発生場所	青森県東通村尻屋崎北東方沖の浅瀬 尻屋崎灯台から真方位066° 1,610m付近 （概位 北緯41° 26.2′ 東経141° 28.8′）
事故の概要	貨物船第十一晶恵丸は、尻屋崎東方沖を北西進中、浅瀬に乗り揚げ、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月5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 第十一晶恵丸、499トン 141384、泰山海運有限公司、寿汽船株式会社（運航者）、株式会社神和（船員配乗会社） 74.24m×12.00m×7.37m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成22年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 76歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年11月21日 免状交付年月日 平成28年4月18日 免状有効期間満了日 平成33年4月17日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口、機関室の機器に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東南東、風力 8、視程 約1,600m 海象：うねり 波向南東、波高約4m、潮汐 下げ潮末期 台風第7号は、平成30年7月4日15時に温帯低気圧に変わって日本海を北東進しており、津軽海峡には、同日05時30分に海上強風警報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、砕石1,700トンを積載し、船首約3.8m、船尾約4.8mの喫水で、平成30年7月4日17時40分ごろ千葉県袖ヶ浦港に向けて北海道函館港を出港した。 本船は、約11.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、津軽海峡を東南東進し、同日19時40分ごろ青森県大間埼東北

	<p>東方沖で船長が航海士から操船を引き継いだ。</p> <p>船長は、21時55分ごろ尻屋埼灯台から057°（真方位、以下同じ。）2.7海里（M）のポイントで、青森県八戸市八戸港沖に向けて針路を約165°に定めて南進したが、横揺れが大きいので22時16分ごろ尻屋埼灯台から114° 3.3Mのポイントでうねりの方向に向けて針路を約155°として航行した。</p> <p>22時46分ごろ、船長は、船体動揺が激しいため南進を断念し、陸奥湾内の青森県むつ市関根浜港北方沖に避難することとして、尻屋埼灯台から130° 5.3Mのポイントで右回頭し、針路320°、速力約6.0knで手動操舵により航行した。</p> <p>本船は、船長が、船橋に上がってきた航海士にレーダーや電子海図による船位の確認を指示せず、目視により見張りをを行いながら手動操舵によりそのままの針路で進行し、23時35分ごろ尻屋埼北東方沖の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は海上保安庁に救助を要請し、船長及び乗組員4人は、救命胴衣とヘルメットを着用して船橋で救助を待っていたところ、翌5日08時30分ごろ海上保安庁所属のヘリコプターに吊り上げられて救助された。</p> <p>本船は、海上保安庁による開口部閉鎖作業、サルベージ業者による燃料油抜取作業のあと引き出され、解撤処分となった。</p> <p>（付図1 航行経路図、写真1 本船の状況（左舷側前方より撮影）、写真2 本船の状況（左舷側後方より撮影）、写真3 船橋参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、最短距離で陸奥湾に入る尻屋埼北東方1M程度沖を通過する針路320°を航行していたが、早い時期に本船を尻屋埼の更に沖合に向けていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、操舵室左舷前方の電子海図を見れば浅瀬への接近状況は分かると思い、船橋にいる航海士にレーダーや電子海図による船位の確認をするよう指示しなかった。</p> <p>乗組員4人は、横揺れが20～30°と動揺が激しいので、23時00分ごろ操舵室に上がってきていた。</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・海象等の関与</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、夜間、海上強風警報が発表されている状況下、尻屋埼東方沖を南進中、船長が、陸奥湾に避難する目的で反転し、尻屋埼北方沖に向けて北北西進した際、レーダーや電子海図による船位の確認を行わず、尻屋埼北東方沖の浅瀬に接近していることに気付かずに航行したことから、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>船長は、左舷前方の電子海図を見れば浅瀬への接近状況は分かると思ひ、船橋にいる航海士にレーダーや電子海図による船位の確認を指示しなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、尻屋埼北方沖に向けて北西進する際、尻屋埼から十分に離れた針路を設定していれば、本事故を防止できたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、海上強風警報が発表されている状況下、尻屋埼東方沖を南進中、船長が、陸奥湾に避難する目的で反転し、尻屋埼北方沖に向けて北北西進した際、レーダーや電子海図による船位の確認を行わず、尻屋埼北東方沖の浅瀬に接近していることに気付かずに航行したため、同浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 夜間、陸岸付近を航行する場合には、レーダーや電子海図等の航海計器を活用し、船位を確認すること。 ・ 荒天時に航行する場合には、浅瀬から十分に離れた針路を設定すること。

付図1 航行経路図

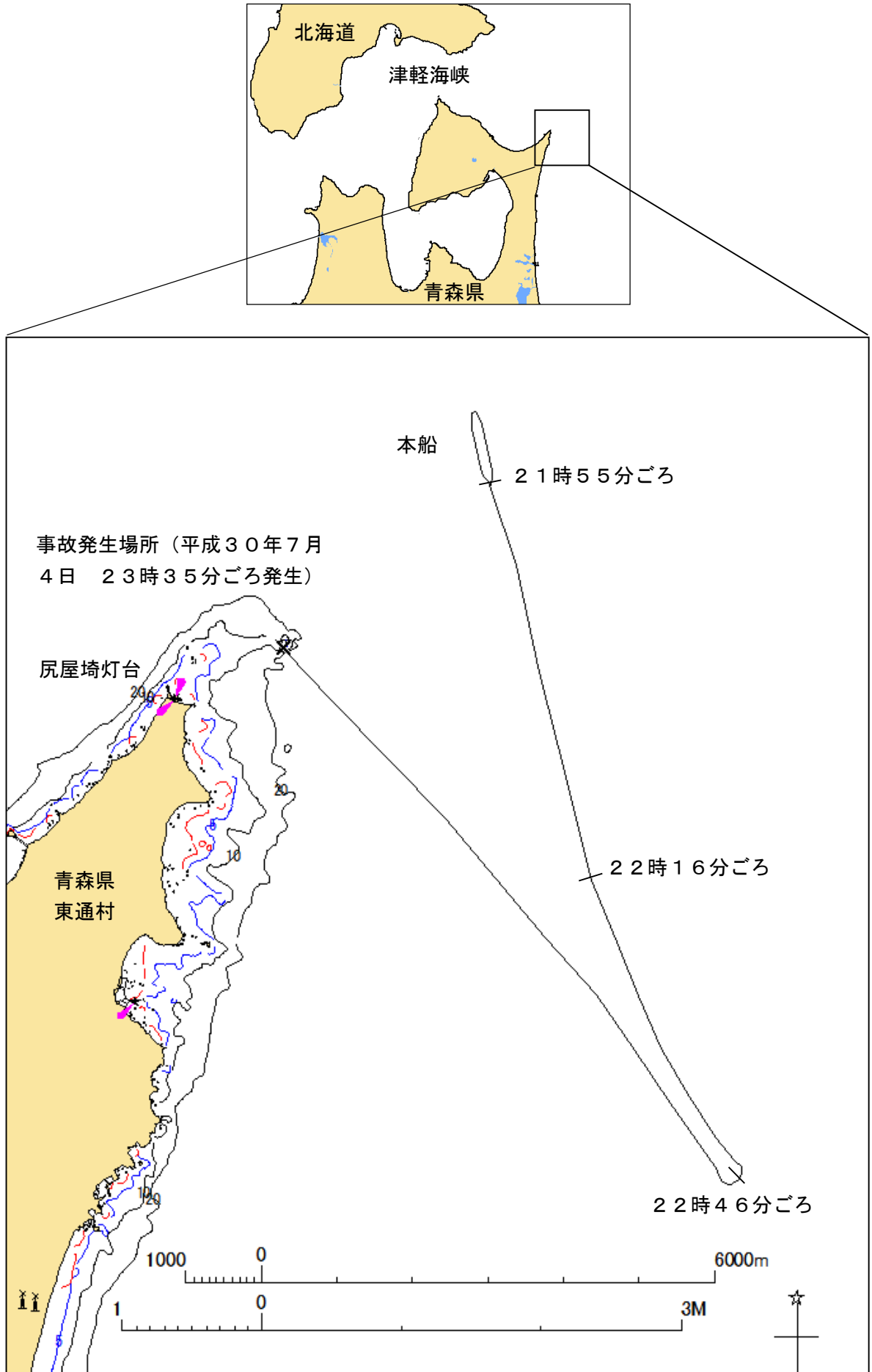


写真1 本船の状況（左舷側前方より撮影）



写真2 本船の状況（左舷側後方より撮影）



写真3 船橋



レーダー

レーダー

電子海図装置

舵輪

主機操縦
レバー

バウスラ
スタ