

船舶事故調査報告書

令和3年4月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和2年10月9日 03時56分ごろ
発生場所	北海道函館湾太平洋セメントシーバース第4バース 函館港外太平洋セメントシーバース灯から真方位314°210m 付近 (概位 北緯41°48.2 東経140°39.1)
事故の概要	貨物船りゅうしょうは、離棧して南東進中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和2年10月19日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 りゅうしょう、499トン
船舶番号、船舶所有者等	142514、北海道海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 船首外板に凹損等 棧橋 第4バースに亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、船長が単独で操船し、太平洋セメントシーバース（以下「本件棧橋」という。）第2バースを出船左舷着けの状態から離棧した後、本件棧橋の南東端を通過する目的で、手動操舵から自動操舵に切り替えられ、主機は回転数毎分約220の半速力前進とされ、本件棧橋に沿って南東進を開始した。</p> <p>船長は、少しの間であれば問題ないと思い、船橋後部右舷側に設置された海図台で船尾側を向いた姿勢で航海日誌の記入作業に当たり、同作業を終えて船首方を確認したところ、本船が本件棧橋に接近していることに気付き、急いで自動操舵から手動操舵に切り替えて右舵一杯をとり、全速力後進としたものの、本船の船首部が本件棧橋第4バースに衝突した。</p> <p>本船は、船体各部の点検が行われて損傷状況が確認された後、自力で航行して北海道函館港に入港した。</p> <p>船長は、船首方を向いて操船に集中していれば、本船が本件棧橋に接近していることに気付くことができたと思事故後に思った。</p> <p>船長は、本船が、舵中央で直進中に針路が左に偏ることがあったので、本事故当時、針路が左に偏って本件棧橋に接近したと思事故後に思った。</p> <p>船長は、月8回程度、本船で本件棧橋に離着棧していた。</p>

	<p>本船は、4翼固定ピッチプロペラの右回り1軸船であった。</p>
分析	<p>本船は、舵中央で直進中に針路が左に偏ることがある中、離棧して南東進中、船長が、少しの間であれば問題ないと思い、船尾側を向いて航海日誌の記入作業に当たりながら航行を続けたことから、本件棧橋に接近していることに気付かず、本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、舵中央で直進中に針路が左に偏ることがあったことから、針路が左に偏って本件棧橋に接近したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、舵中央で直進中に針路が左に偏ることがある中、離棧して南東進中、船長が、船尾側を向いて航海日誌の記入作業に当たりながら航行を続けたため、本件棧橋に接近していることに気付かず、本件棧橋に衝突し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"> ・船長は、単独で操船を行う際、自船の特性を考慮し、他の作業を行わずに操船に集中し、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。