

船舶事故調査報告書

平成22年9月16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 根本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成22年1月20日 23時16分ごろ
発生場所	愛媛県今治港北浜防波堤 今治港東防波堤灯台から真方位308°695m付近 （概位 北緯34°04.7′ 東経132°59.5′）
事故調査の経過	平成22年2月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	ケミカルタンカー ^{こうしん} 幸進丸、394トン 131046、株式会社宝山 56.20m×9.40m×4.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成元年9月29日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年9月12日 免状交付年月日 平成19年10月12日 免状有効期間満了日 平成25年8月18日 次席一等航海士（航海士A） 男性 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年4月27日 免状交付年月日 平成21年6月1日 免状有効期間満了日 平成26年10月3日
死傷者等	なし
損傷	船体 船首部に凹損 防波堤 一部損壊
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、空船で船首約1.35m、船尾約3.25mの喫水をもって、平成22年1月20日12時00分ごろ阪神港神戸区から来島海峡経由で関門港に向かい、23時ごろ来島海峡航路東口の手前で、船長が航海士Aに単独の船橋当直を引き継いだ。 航海士Aは、針路約253°（真方位、以下同じ。）及び約10ノット（kn）の対地速力で、来島海峡航路を自動操舵により西進中、操舵装置の後方に立ち、同装置に寄りかかった状態で当直を続けるうち、居眠りに陥った。 航海士Aは、来島海峡西水道に向ける変針予定場所を通過し、今治港北浜防波堤に向かって西進を続けた。

	<p>本船は、23時16分ごろ、今治港東防波堤灯台から308°695m付近の今治港北浜防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、船体の損傷状況を確認したのち、海上保安庁に連絡した。</p> <p>本船は、自力で離礁して今治港に入港した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 静穏、気温 16.9℃、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮流 南流約5kn</p>	
その他の事項	<p>本船には、機関を前進に入れると作動するセンサー式の居眠り防止装置が設置されていたが、電源が切られて作動していなかった。</p>	
分析	<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>なし</p> <p>本船は、来島海峡航路を西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥り、西水道に向ける変針予定場所を通過して西進を続け、今治港北浜防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、2、3日前から寝付きが悪かったことから、睡眠不足の状態であった可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、居眠り防止装置を作動させていなかったが、同装置を作動させていれば、航海士Aが居眠りに陥った際、同装置の警報が作動して航海士Aが目覚め、本事故の発生を回避することができた可能性があると考えられる。</p> <p>居眠り防止装置は、単独の船橋当直者が居眠りに陥った際、事故防止に有効なものであり、常時作動させておくことが望ましい。</p> <p>船長が来島海峡航路を航行中に操船を指揮していなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、来島海峡航路を西進中、航海士Aが居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して今治港北浜防波堤に向けて航行し、同防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	