

船舶事故調査報告書

平成22年11月11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	乗揚
発生日時	平成22年5月21日 00時45分ごろ
発生場所	愛媛県松山市野忽那島東岸 <small>のぐつなしま</small> 野忽那島灯台から真方位337° 420m付近 （概位 北緯33° 58.2′ 東経132° 41.7′）
事故調査の経過	平成22年5月25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	廃棄物排出船 リベロ、491トン 130080、有限会社エコ・リベロ 59.29m (Lr) × 10.00m × 4.60m、鋼 ディーゼル機関、956kW、平成元年4月1日
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年11月26日 免状交付年月日 平成17年4月22日 免状有効期間満了日 平成22年10月22日 航海士A 男性 63歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成18年3月27日 免状交付年月日 平成18年3月27日 免状有効期間満了日 平成23年3月26日
死傷者等	なし
損傷	船首尾の船底部に凹損、プロペラ翼2枚の先端部に曲損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、汚泥約890トンを積載し、船首約2.60m、船尾約4.30mの喫水で瀬戸内海を西進中、航海士Aが、平成22年5月20日23時50分ごろ、単独の船橋当直につき、針路約222°（真方位、以下同じ。）及び対地速力約10.5ノットで、自動操舵により安芸灘の推薦航路（以下「本件推薦航路」という。）の進行方向右側を航行した。 航海士Aは、操舵室左舷側前面で立って船橋当直に当たり、安芸灘南航路第3号灯浮標付近を通過したころ、疲労を感じるようになっていたが、立って両肘をついた姿勢で当直を続けるうち、居眠りに陥った。 本船は、安芸灘南航路第2号灯浮標付近の変針予定場所に達したが、航海士Aが居眠りに陥っていたので、変針することができずに野忽那島東岸

	<p>に向けて航行を続け、翌21日00時45分ごろ、野忽那島灯台から33°42'0m付近の同島東岸の砂浜に乗り揚げた。</p> <p>船長は、浸水の有無等を確認したのち、海上保安庁に連絡した。</p> <p>本船は、16時07分ごろ、引船により離礁し、自力航行して関門港若松区に向かった。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風 なし、気温 16.6℃、視程 約2海里以下</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>	
その他の事項	<p>本船には、感熱センサー式の居眠り防止援助装置（一次警報の設定時間3分）が操舵室に設置されていたが、船長が電源を切っていた。</p> <p>船橋当直は、船長、一等航海士及び甲板長の3人により、単独の4時間交替で行われていた。</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、野忽那島東方沖の本件推薦航路を自動操舵により南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、疲労を感じるようになっていたが、操舵室前面で立って両肘をついた姿勢で船橋当直を続けるうち、居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して野忽那島東岸に向けて航行し、同島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</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の目が覚め、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>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、野忽那島東方沖の本件推薦航路を自動操舵により南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して野忽那島東岸に向けて航行し、同島東岸に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	