

## 船舶事故調査報告書

平成23年1月27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10月13日 01時22分ごろ
発生場所	山口県上関 <sup>かみのせき</sup> 町上関海峡 室津 <sup>むろつ</sup> 灯台から真方位155°230m付近 （概位 北緯33°49.8′ 東経132°07.1′）
事故調査の経過	平成22年10月13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	貨物船 <sup>だいおう</sup> 大王丸、199トン 140160、大王汽船有限公司 55.63m×9.50m×5.45m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成17年3月
乗組員等に関する情報	機関長 男性 36歳 三級海技士（航海）、（四級海技士（機関）併有） 免許年月日 平成10年11月27日 免状交付年月日 平成20年9月11日 免状有効期間満了日 平成25年11月26日
死傷者等	なし
損傷	船首船底に亀裂及び擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、水砂約700tを積載し、船首約2.65m、船尾約3.85mの喫水で、広島県江田島市能美町の定係地を出港し、機関長が出港時から単独の船橋当直について山口県大島瀬戸に向かった。</p> <p>機関長は、1.5海里レンジとしたレーダーとGPSプロッターを使用し、大島瀬戸を通過したのち、舵掛岩<sup>かじかけいわ</sup>灯標の沖で針路を上関大橋中央部に向く約281°（真方位、以下同じ。）として自動操舵に切り換え、山口県上関海峡東口に向かって航行した。</p> <p>機関長は、上関大橋まで約2,000mに接近したとき、上関海峡の通過に備えて自動操舵から手動操舵に切り換え、操舵装置の前で立って右手で操舵輪を操作し、左手でレーダーの手すりをつかみ、速力約11.0ノット（kn）で同海峡東口に向けて西進した。</p> <p>機関長は、大島瀬戸を通過し終えたこと、前方に航行中の船舶や操業中の漁船がいなかったこと、及び上関海峡の航行に慣れていたことから気が緩み、上関大橋の東方約700mに達したころ、操舵装置の前で立ったままの姿勢で居眠りを始め、上関海峡の変針予定場所を通過し、同海峡内の</p>

	<p>浅所に向けて西進を続けた。</p> <p>本船は、01時22分ごろ室津灯台から155°230m付近の浅所に乗り揚げた。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 約1.2knの北西流</p>	
その他の事項	<p>機関長は、ふだんは船長職についていたが、本来の機関長が下船したので、海技免許の関係で臨時に機関長職につき、次席一等航海士が臨時に船長職についていた。機関長は、昼夜を問わず何度も単独で操船して上関海峡を航行した経験があり、同海峡の状況をよく知っていたので、本事故時同海峡を航行するにあたり、船長には報告せずに単独での船橋当直を続け、上関海峡を通過後に船長と船橋当直を交替することになっていた。</p> <p>本船は、事故前日の12日08時40分ごろ広島県呉港に入港して水砂を積載し、10時10分ごろ出港して能美町の定係地に入航し、同日21時40分ごろ出港した。</p> <p>機関長は、11日と12日に8時間ずつの睡眠をとっていたので、睡眠不足の状態ではなく、また、出航してから約3時間30分が経過したところであり、疲労も感じていなかった。</p> <p>本船は、操舵室に赤外線センサー式の居眠り防止装置を設置しており、タイマーを3分間に設定し、3分以内にセンサーが船橋当直者の動きを検知しないときには警報が鳴るようになっていたが、本事故時、同装置の警報が鳴らなかった。</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、上関海峡東口沖を同海峡に向けて手動操舵で西進中、単独で船橋当直中の機関長が操舵装置の前で立った姿勢で居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して同海峡内の浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>機関長は、01時20分ごろ（本事故発生の約2分前）上関大橋の東方700m付近を航行中、居眠りを始めたものと考えられる。</p> <p>機関長は、睡眠不足や疲労した状態ではなかったが、大島瀬戸を通過したこと、前方に航行中の船舶や操業中の漁船がいなかったこと、及び上関海峡の航行に慣れていたことから気が緩み、居眠りをしたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、上関海峡東口沖を同海峡に向けて手動操舵で西進中、単独で船橋当直中の機関長が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して同海峡内の浅所に向けて航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	