

船舶事故調査報告書

平成23年6月23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 石川 敏 行
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年12月23日 03時25分ごろ
発生場所	大分県姫島村姫島西岸 姫島港A防波堤西灯台から真方位270° 1,500m付近 （概位 北緯33°43.0′ 東経131°37.8′）
事故調査の経過	平成22年12月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 ^{じゅほう} 寿宝丸、499トン 133956、神藤海運有限会社 74.60m×11.50m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年10月7日
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年12月18日 免状交付年月日 平成21年8月6日 免状有効期間満了日 平成26年11月11日 航海士A（次席一等航海士） 男性 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成6年2月9日 免状交付年月日 平成20年10月28日 免状有効期間満了日 平成26年2月8日
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、平成22年12月23日00時ごろ航海士Aが単独の船橋当直に就き、周防灘を大分県国東半島と姫島間の姫島水道に向けて東進した。 航海士Aは、本事故発生の約1時間前に眠気を催すようになったことから、コーヒーを飲んだり、たばこを吸ったりして眠気を払い、手動操舵を行いながら船橋当直を続けた。 航海士Aは、約120°（真方位、以下同じ。）の針路及び約10.0ノットの対地速力で姫島西方沖を航行中、操舵装置の後方で立って右手で舵輪を握り、左手を操舵スタンドに置いた姿勢で手動操舵を行っていたところ、本事故発生の約20～30分前に居眠りに陥った。

	<p>本船は、姫島水道に向ける予定変針場所を通過して姫島西岸に向けて航行し、平成22年12月23日03時25分ごろ、姫島港A防波堤西灯台から270° 1,500m付近において、姫島西岸の砂地に乗り揚げた。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮流 なし、潮汐 低潮時</p>	
その他の事項	<p>航海士Aは、出港前の荷役中、仮眠をとろうとしたが、物音で寝付くことができず、睡眠不足の状態であった。</p> <p>本船は、関門港若松区でスクラップ約1,622tを積載し、船首約3.78m、船尾約4.60mの喫水であった。</p> <p>本船の船橋当直は、08-12時が船長、12-16時が航海士A及び16-20時が一等航海士の4時間交替の3直制としていた。</p> <p>本船の居眠り防止装置は、赤外線感知式であり、熱源（船橋当直者）に動きがあれば、その都度タイマーがリセットされるが、約3分間動きがない場合には、船橋内で1次警報ブザーが鳴るように設定されており、1次警報ブザーが約3分以内にリセットされないときには、船員居住区で2次警報ブザーが鳴るように設定されていた。</p> <p>航海士Aは、2～3回居眠り防止装置の警報ブザーが鳴ったことを記憶していたが、2次警報ブザーは鳴らなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、姫島西方沖を南東進中、単独で船橋当直中の航海士Aが、操舵スタンドの後方で立って手動操舵を行っていたところ、居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して姫島西岸に向けて航行し、姫島西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、出港前の荷役中、仮眠をとろうとしたが、物音で寝付くことができず、睡眠不足の状態であったものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、眠気を催した際、コーヒーを飲んだり、たばこを吸ったりして眠気を払おうとしたものと考えられる。</p> <p>本船は、居眠り防止装置が設置されていたが、航海士Aが居眠り中、無意識に身体が動いたことによりタイマーがリセットされ、2次警報ブザーが鳴らなかっ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、姫島西方沖を南東進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったため、予定変針場所を通過して姫島西岸に向けて航行し、姫島西岸の砂地に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>本事故の再発防止策として、次のものが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船橋当直中に眠気を催した場合には、眠気を払拭する措置を採ること。また、眠気が払拭できないときには、船長に報告すること。 	

	<p>本船は、事故後、船内で再発防止についてのミーティングを行い、船橋当直中に眠気を催したときには、当直の機関部員を船橋に上げて2人で当直するようにした。</p>
--	---