

## 船舶事故調査報告書

平成23年12月22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 庄 司 邦 昭  
 委員 石 川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年7月4日 02時10分ごろ
発生場所	熊本県天草市天草下島東岸 <small>あまくさしも</small> 天草下島所在の大多尾港3号防波堤灯台から真方位194° 2,000m付近 <small>おおたお</small> （概位 北緯32° 20.4′ 東経130° 12.6′）
事故調査の経過	平成23年7月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	砂利採取運搬船 第十八金栄丸、1,598トン <small>きんえい</small> 132315、株式会社有明商事 90.82m (Lr) × 15.00m × 8.50m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成5年9月3日
乗組員等に関する情報	一等航海士 男性 26歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成22年3月29日 免状交付年月日 平成22年3月29日 免状有効期間満了日 平成27年3月28日
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷
事故の経過	本船は、船長及びび一等航海士ほか3人が乗り組み、熊本県八代市八代港での揚げ荷役を終え、船首約1.8m、船尾約4.0mの喫水で長崎県五島列島中 <small>なかどおり</small> 通島東方の海砂採取場に向かい、一等航海士が、平成23年7月4日00時30分ごろ八代港を出たところで船長と船橋当直を交替して03時30分までの船橋当直に就き、機関長が見張りを補佐した。 一等航海士は、レーダーを1.5海里（M）レンジとして使用し、01時00分ごろ機関長が機関室の巡視のために降橋したのち、船橋中央部にある操舵装置の後方で背もたれと肘掛けの付いた椅子に腰を掛けて船橋当直を行い、約12ノットの対地速力で八代海を南西進した。 一等航海士は、8MレンジとしたGPSプロッターに表示されたコースライン上を航行し、天草市御所浦島 <small>ごしやうら</small> と鹿児島県長島町獅子島 <small>しし</small> との間の元ノ尻瀬戸東口に達したところで、次の変針場所である同瀬戸西口の長島町蜂ノ島 <small>はち</small> 北方約0.5MIに向ける約300°（真方位）の針路として自動操舵により同瀬戸を航行していたが、同瀬戸に他船がいなかったことから、緊張感が薄れて眠気を感じるようになった。 一等航海士は、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたところ居眠りに

	<p>陥り、蜂ノ島北方の変針予定場所を通過し、天草下島東岸に向けて西北西進中、02時10分ごろ天草下島東岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>一等航海士は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、自室で休息していた船長に報告した。</p> <p>船長は、負傷者、浸水、油漏れなどが無いことを確認したのち、機関を後進にかけたが離礁することができず、本事故の発生を海上保安庁に118番通報した。</p> <p>本船は、09時30分ごろ自力離礁し、ダイバーにより潜水調査を行った結果、船底に破口や亀裂がなかったため、中通島東方の海砂採取場まで自力航行した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 小雨、風向 南、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>	
その他の事項	<p>本船は、本事故前日の3日02時ごろ定係地である長崎県佐世保市相浦港を出港し、06時ごろ五島列島相ノ島の砂利採取場所に到着して砂利を採取したのち、08時ごろ発進して17時ごろ八代港沖で時間調整のために約2～3時間錨泊していた。本船は、八代港に入港して揚げ荷役を行い、翌4日00時00分ごろ八代港を出港した。</p> <p>本船では、クレーン士が揚げ荷役時にクレーン操作を行っており、一等航海士は、船橋当直の合間や揚げ荷役中に休息をとっていたので、睡眠不足や疲労が蓄積した状態ではなく、飲酒もしていなかった。</p> <p>本船は、本来の船長の休暇による下船に伴い、船長及び一等航海士の2人による単独の船橋当直（航海時間によって3～4時間交替）を行っており、機関長などが見張りを補佐していた。</p> <p>本船では、船橋当直中に眠気を催した場合には、コーヒーを飲むなどして眠気を覚ますようにしていた。</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、元ノ尻瀬戸を自動操舵で西北西進中、単独で船橋当直中の一等航海士が居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して天草下島東岸に向けて航行し、同島東岸の岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>一等航海士は、元ノ尻瀬戸に他船がいなかったため緊張感が薄れて眠気を催した際、椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を行っていたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、元ノ尻瀬戸を自動操舵で西北西進中、単独で船橋当直中の一等航海士が居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して天草下島東岸に向けて航行し、同島東岸の岩場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>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"> <li>・船橋当直中に眠気を感じた場合は、椅子から離れて身体を動かしたり、コーヒーを飲むなどして眠気を払うこと。</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"><li>・眠気を払うことができないときは、他の乗組員と船橋当直を交替すること。</li><li>・本船には、居眠り防止装置が設置されていなかったが、同装置を設置していれば、船橋当直者が居眠りに陥った際、警報ブザーによって目を覚まし、本事故を防止することができた可能性があると考えられるので、同装置を設置することが望ましい。</li></ul>
--	---