

## 船舶事故調査報告書

平成24年10月25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 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年9月23日 22時50分ごろ
発生場所	広島県大崎上島町大崎上島東岸 大崎上島町所在の木江港宇浜防波堤南灯台から真方位027° 3,700m付近 (概位 北緯34°15.9′ 東経132°56.2′)
事故調査の経過	平成23年9月26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 <sup>りゅうせい</sup> 隆政丸、493トン 134054、隆政汽船有限会社 65.52m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年4月30日
乗組員等に関する情報	航海士 男性 20歳 六級海技士（航海） 免 許 年 月 日 平成22年4月22日 免 状 交 付 年 月 日 平成22年4月22日 免状有効期間満了日 平成27年4月21日
死傷者等	なし
損傷	船首から船体中央にかけての船底外板に擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び航海士ほか3人が乗り組み、アセトン約800tを積載し、船首約3.4m、船尾約4.2mの喫水で阪神港から広島県大竹市大竹港に向けて航行中、航海士が、平成23年9月23日19時35分ごろ岡山県笠岡市の白石瀬戸で船長と船橋当直を交代し、単独の船橋当直に就いた。 本船の船橋には、航海コンソールがあって左舷側に操舵装置、右舷側に機関操縦レバーがあり、機関操縦レバーの左側に居眠り防止装置の警報解除のボタンが設置されていた。 航海士は、白石瀬戸、広島県尾道市の布刈瀬戸を航行し、尾道市所在の高根島灯台から012°（真方位、以下同じ。）約0.6海里の変針予定場所に達したところ、広島県竹原市大久野島の近くに右舷灯を

	<p>見せる反航船1隻を認めたので、右舷を対して通過しようと思い、針路をいつもより南方に向ける約236°として約11ノットの対地速力で自動操舵により大久野島東方の三原瀬戸を航行した。</p> <p>航海士は、三原市幸崎の南方沖を航行していたところ、反航船1隻のほかに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り、反航船が通過したのち、予定針路に戻そうとしたが、大久野島の南方にゆっくりと南下する漁船を認めて同針路で航行を続け、その船首方を通過して間もなく、航海コンソールの手前に立って左手で航海コンソールの手すりをつかみ、航海コンソールに寄り掛かった状態で居眠りに陥った。</p> <p>航海士は、居眠り防止装置の警報解除のボタンに右手をいつしか載せ、居眠りを続けていたが、目を覚まして前方に島影を認め、急ぎ機関を中立としたものの、22時50分ごろ本船が大崎上島東岸の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃を感じて直ちに昇橋し、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、海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、翌24日07時30分ごろタグボートに引かれて離礁し、木江港沖まで自力航行して投錨したのち、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、大竹港に向かった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故前日の22日09時55分ごろ台風避難を終えて愛知県渥美湾を出航し、23日08時50分ごろ阪神港尼崎西宮芦屋区に到着して09時20分ごろ～10時50分ごろにかけて揚荷作業を行ったのち、11時10分ごろ出港した。</p> <p>航海士は、阪神港を出港後、約3時間甲板作業に従事し、当直交代の前に約2時間休息をとり、当直交代時には睡眠不足や疲労は感じていなかった。</p> <p>本船は、船橋当直時間が各4時間であった。</p>
<p>分析</p> <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、三原瀬戸を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の航海士が、反航船と右舷を対して通過しようとして予定針路を変更したものの、反航船の通過後に南下する漁船を認めて予定針路に戻さずに航行していたところ、居眠りに陥ったことから、大崎上島東岸に向けて航行することとなり、同島東岸の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>

	<p>航海士は、居眠りに陥って居眠り防止装置の警報解除のボタンに右手を載せた状態となり、同ボタンが押されたことから、本船は、居眠り防止装置の警報が鳴らずに航行したものと考えられる。</p> <p>航海士は、三原瀬戸に反航船1隻以外に他船がいなかったため緊張感が薄れたことから、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、三原瀬戸を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の航海士が、反航船と右舷を対して通過しようとして予定針路を変更したものの、反航船の通過後に南下する漁船を認めて予定針路に戻さずに航行していたところ、居眠りに陥ったため、大崎上島東岸に向けて航行することとなり、同島東岸の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>
<b>参考</b>	<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、外気に当たったり、コーヒーを飲んだりするなどして眠気を払うこと。</li> <li>・ 眠気を払うことができないときは、船長に報告し、他の乗組員と船橋当直を交替すること。</li> </ul>