

船舶事故調査報告書

平成24年2月9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	衝突（護岸）
発生日時	平成23年1月10日 14時50分ごろ
発生場所	阪神港大阪第6区舞洲 ^{まいしま} 北岸 大阪府大阪市所在の大阪北港北灯台から真方位246° 1,180m付近 （概位 北緯34° 40.1′ 東経135° 23.4′）
事故調査の経過	平成23年4月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 啓隆丸 ^{けいりゅう} 199トン 134694、不二海運株式会社（船舶所有者） つばさ海運協業組合（運航者） 58.28m×9.70m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年5月27日
乗組員等に関する情報	船長 男性 56歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年10月9日 免状交付年月日 平成22年8月17日 免状有効期間満了日 平成27年10月8日
死傷者等	なし
損傷	本船 バルバスバウに破口 護岸 水面下にひび割れ
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、コイル約703tを積載し、阪神港尼崎西宮芦屋第1区に向け、舞洲南方付近を手動操舵により約10ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で西進中、単独で操舵に当たっていた船長が、平成23年1月10日14時47分ごろ、腹痛を起こして我慢ができなくなり、針路を真方位約050°に定め、自動操舵に切り替えて便所に行った。 船長は、船橋に戻ったとき、舞洲北岸の護岸（以下「本件護岸」という。）が目前に迫っていることに気付き、機関を全速力後進にかけたが、14時50分ごろ本件護岸に衝突した。 船長は、広い海域に移動して運航者等に事故の発生を連絡した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
その他の事項	船長は、腹痛を起こしたが、約15分後には入港配置に就くことになっており、我慢できると考えた。

	<p>本船は、本事故当時、一等航海士及び二等航海士を船首に、機関長を機関室に配置していた。</p> <p>船長は、目的地まで変針予定がないので、自動操舵に切り替えて船橋を離れた際、すぐに戻るつもりだったので、他の乗組員を呼ばなかった。</p> <p>船長は、自動操舵に切り替えたつもりでいたが、後で確認したところ、手動操舵のままであった。</p> <p>本船は、手動操舵で航行中に舵を離すと徐々に右転した。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、阪神港大阪第6区の舞洲北岸沖を手動操舵により北東進中、単独で船橋当直中の船長が腹痛を起こし、自動操舵に切り替えたことを確認せずに船橋を無人として航行したことから、手動操舵の状態ですりながら本件護岸に向けて航行し、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋を離れる際、交替の当直者を昇橋させていれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、阪神港大阪第6区の舞洲北岸沖を手動操舵により北東進中、単独で船橋当直中の船長が腹痛を起こし、自動操舵に切り替えたことを確認せずに船橋を無人として航行したことから、手動操舵の状態ですりながら本件護岸に向けて航行し、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋を離れる際、交替の当直者を昇橋させていれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、阪神港大阪第6区の舞洲北岸沖を手動操舵により北東進中、単独で船橋当直中の船長が腹痛を起こし、自動操舵に切り替えたことを確認せずに船橋を無人として航行したことから、手動操舵の状態ですりながら本件護岸に向けて航行し、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋を離れる際、交替の当直者を昇橋させていれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、阪神港大阪第6区の舞洲北岸沖を手動操舵により北東進中、単独で船橋当直中の船長が腹痛を起こし、自動操舵に切り替えたことを確認せずに船橋を無人として航行したため、手動操舵の状態ですりながら本件護岸に向けて航行し、本件護岸に衝突し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"> ・単独の当直中に船橋を離れる際、交替の当直者を昇橋させ、船橋を無人にしないこと。 								