

船舶事故調査報告書

平成24年5月31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8月22日 01時00分ごろ
発生場所	広島県竹原市竹原港 竹原港竹原外港防波堤灯台から真方位119°3,600m付近 (概位 北緯34°18.7′ 東経132°56.9′)
事故調査の経過	平成23年9月7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 第八幸榮丸 ^{こうえい} 、439トン 130957、有限会社益井組 57.10m (Lr) × 12.50m × 6.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和63年10月10日
乗組員等に関する情報	航海士A 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和44年11月21日 免状交付年月日 平成23年9月21日 免状有効期間満了日 平成28年9月20日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底に凹損を伴う擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか2人が乗り組み、スラグ約1,000tを積載し、船首約3.0m、船尾約5.0mの喫水で広島県三原市小佐木島北方沖を航行中、航海士Aが、平成23年8月21日23時55分ごろ、航海士Bと船橋当直を交替し、単独の船橋当直に就いた。</p> <p>航海士Aは、船橋中央部にある操舵装置の後方で背もたれと足掛けの付いた椅子に腰を掛けて船橋当直を行い、約9ノットの対地速力で三原瀬戸を西進したが、三原市幸崎の南方沖を航行していた頃、眠気を感じるようになった。</p> <p>航海士Aは、竹原市所在の大久野島灯台から348°（真方位、以下同じ。）約1.3海里（M）に達したところで次の変針場所である同灯台から318°約1.4MIに向ける約250°の針路として自動操舵により、三原瀬戸を航行した。</p> <p>航海士Aは、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたところ、居眠りに陥って予定変針場所を通過し、竹原市阿波島東岸に向けて同じ針路で航行中、翌22日01時00分ごろ本船が阿波島東岸の浅所に乗り揚げた。</p> <p>航海士Aは、乗り揚げた衝撃で目が覚め、微速前進に減速した。 船長は、衝撃を感じて直ちに昇橋して機関を中立とし、負傷者、浸水、</p>

	<p>油漏れなどがないことを確認して海上保安庁に通報したのち、機関を後進にかけたが離礁することができなかった。</p> <p>本船は、23日にかけて瀬取りを行い、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、同日15時50分ごろ引船にえい航されて離礁し、竹原港まで自力航行した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>								
その他の事項	<p>本船は、本事故前日の21日14時30分ごろ岡山県岡山市岡山港を出港し、18時30分ごろ広島県福山市福山港の岸壁に到着して19時30分から21時20分にかけて積み込み作業を行ったのち、21時30分ごろ出港した。</p> <p>本船は、積み込み作業を陸上作業員が行っており、乗組員が船体のバランスを見ながら陸上作業員に同作業についての指示を行っていた。</p> <p>航海士Aは、当直交代の前に1時間30分程度休息をとっており、当直交代時には睡眠不足や疲労が蓄積した状態ではなかった。</p> <p>航海士Aは、00時から02時30分までの当直予定であった。</p> <p>航海士Aは、眠くなったら起こすように船長から言われていた。</p> <p>本船は、居眠り防止装置を作動させていなかった。</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>なし</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、大久野島北方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して阿波島東岸に向けて航行し、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Aは、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> <p>本船は、居眠り防止装置を作動させていれば、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。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、大久野島北方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して阿波島東岸に向けて航行し、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Aは、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> <p>本船は、居眠り防止装置を作動させていれば、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。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、大久野島北方沖を自動操舵で西南西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して阿波島東岸に向けて航行し、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Aは、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> <p>本船は、居眠り防止装置を作動させていれば、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。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、大久野島北方沖を自動操舵で西南西進中、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阿波島東岸に向けて航行し、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>								
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"> ・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。 ・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。 ・居眠り防止装置は、航行中は常に作動させておくこと。 								