

## 船舶事故調査報告書

平成24年5月10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5月18日 06時35分ごろ
発生場所	熊本県八代市八代港内の小築島東岸 八代港防波堤灯台から真方位211°4,220m付近 （概位 北緯32°29.41′ 東経130°30.58′）
事故調査の経過	平成23年5月25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	貨物船 第八海上丸、440トン 136398、有限会社大松海運 74.22m×11.20m×6.60m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成10年11月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 70歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和40年7月9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5月9日
死傷者等	なし
損傷	球状船首部の左舷側に凹損、左舷側ビルジキール中央部に破損、船底外板に擦過傷等
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、平成23年5月17日16時15分ごろ鹿児島県志布志市志布志港を出港して八代港に向かい、船長が、志布志港での出港操船を行ったのち、17時00分ごろ次直に船橋当直を引き継いで降橋した。</p> <p>船長は、18日03時00分ごろ甲板員から単独の船橋当直を引き継ぎ、八代港の港界付近に設置された八代港第1号灯浮標（左舷標識）を右舷側200m付近に見て港内に入り、約0.5海里（M）航行して同港の掘下げ済水路の南端付近に達したところで、自動操舵の状態を約020°（真方位）に転じ、間もなく更に少し左転して小築島に向ける針路とし、約11.5ノットの対地速力で自動操舵により航行した。</p> <p>船長は、小築島までの距離が約1Mとなる八代市黒島に並航したところ（以下「予定変針場所」という。）において、更に左転して小築島と大築島間の中央に向けて変針するつもりでいたが、掘下げ済水路に他船が見当たらず、予定より約1時間早く着岸できそうであったので気が緩み、操舵スタンドに両肘をつけて身体を同スタンドに寄り掛かった姿勢で船橋当直を続けているうちに居眠りに陥った。</p>

	<p>本船は、予定変針場所を通過して小築島に向けて航行し、06時35分ごろ小築島東岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、機関を停止して損傷及び浸水状況の調査を行い、二重底の一部に浸水を認めたほかには浸水がないことを確認したのち、運航者等に連絡した。</p> <p>本船は、07時30分ごろ自力で離礁し、八代港の予定バースに着棧して揚げ荷を終えたのち、同港内の造船所で修理した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮高 270cm（八代海）</p> <p>日出時刻：05時18分ごろ</p>								
その他の事項	<p>本船は、5月17日06時30分ごろ志布志港に入港し、13時00分ごろ積み荷役を開始して15時45分ごろ終了したのち、16時15分ごろ出港した。</p> <p>船長は、積み荷役中、本船側では作業の監視等だけであったので、十分に休息がとれた。</p> <p>船長は、船橋当直を単独5時間交替の3直制としており、志布志港での出港操船に続いて船橋当直に就き、17時00分ごろ船橋当直を交替したのちは、夕食をとって早めに就寝し、18日02時00分ごろ目が覚めるまで熟睡ができ、03時00分ごろ船橋当直に就いてからも眠気を感じていなかったのち、顔を洗ったりするなどの居眠り防止措置はとらなかった。</p> <p>本船は、八代港に月に2～3回入港しており、本事故当日は、入港予定時刻より約1時間早かった。</p> <p>本船は、船首喫水約3.00m、船尾喫水約4.75mであった。</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、八代港を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して小築島に向けて航行し、小築島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、八代港の掘下げ済水路に他船が見当たらず、予定より約1時間早く着岸できそうであったので気が緩み、操舵スタンドに両肘をついて身体を同スタンドに寄り掛かった姿勢で船橋当直を続けているうちに居眠りに陥ったものと考えられる。</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、八代港を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して小築島に向けて航行し、小築島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、八代港の掘下げ済水路に他船が見当たらず、予定より約1時間早く着岸できそうであったので気が緩み、操舵スタンドに両肘をついて身体を同スタンドに寄り掛かった姿勢で船橋当直を続けているうちに居眠りに陥ったものと考えられる。</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、八代港を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、予定変針場所を通過して小築島に向けて航行し、小築島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、八代港の掘下げ済水路に他船が見当たらず、予定より約1時間早く着岸できそうであったので気が緩み、操舵スタンドに両肘をついて身体を同スタンドに寄り掛かった姿勢で船橋当直を続けているうちに居眠りに陥ったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、八代港を自動操舵で北東進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、予定変針場所を通過して小築島に向けて航行し、小築島東岸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>船舶所有者は、本事故後、本船に居眠り防止装置を設置した。</p> <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>・船橋当直者は、眠気を催していない場合でも操舵室内を移動したり、外気に当たるなどして眠気を催さないようにすること。</li> </ul>								