

## 船舶事故調査報告書

平成24年12月6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24年5月18日 20時30分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市小松島東岸 姫路市所在の院下島 <sup>いんげ</sup> 灯台から真方位197°3,435m付近 (概位 北緯34°37.3′ 東経134°25.5′)
事故調査の経過	平成24年5月30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	砂利運搬船兼貨物船 第三十六 <sup>おやりき</sup> 親力丸、499トン 134805、親力海運株式会社 70.28m×13.00m×7.22m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年3月15日
乗組員等に関する情報	二等航海士 男性 53歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成19年12月12日 免状交付年月日 平成19年12月12日 免状有効期間満了日 平成24年12月11日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に破口及び凹損
事故の経過	本船は、船長及び二等航海士ほか3人が乗り組み、空船で船首約1.20m、船尾約3.40mの喫水をもって阪南港第2区を出港し、大分県大分市大分港に向かった。 二等航海士は、平成24年5月18日19時40分ごろ、兵庫県姫路市男鹿島 <sup>たんが</sup> 南西方沖において、単独の船橋当直に就き、1台のレーダーを作動させ、GPSプロッターに表示されたコースラインを見て背もたれと肘掛けの付いた椅子に腰を掛け、約13ノットの対地速力で自動操舵により姫路市西島南方沖の変針予定場所に向けて西進した。 二等航海士は、当直交替時、眠気は感じていなかったが、本事故当日及び前日の揚荷役時の貨物倉内補助作業により、疲れを感じていた。 二等航海士は、レーダーに姫路市高島南端の映像が表示されてきたことは覚えていたが、次第に眠気を催し、いつもは眠気を払うために

	<p>椅子から立ち上がり、操舵室外に出て風に当たったり、たばこを吸ったりしていたが、本事故当日は体を動かすのが面倒であり、椅子に腰を掛けて船橋当直を続け、いつしか居眠りに陥り、本船は20時30分ごろ小松島東岸の岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗り揚げた衝撃で目が覚め、本船の損傷状況を確認したのち、海上保安庁及び会社へ本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、翌19日00時05分ごろタグボートの支援により離礁し、自力航行して姫路市姫路港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約125cm（家島）</p>
その他の事項	<p>本船の船橋当直時間は、航海時間の長さによって異なり、本航海においては単独の3時間交替制としていた。</p> <p>二等航海士は、単独の船橋当直の経験が約1か月しかなく、操船に不安を感じていた。</p> <p>二等航海士は、本事故当日の夕食時（17時ごろ～18時ごろ）に350mlの缶ビールを1本飲んだ。</p> <p>本船は、操舵室に赤外線感知式の居眠り防止装置が設置されており、船橋当直者の動きを約4分間感知しない場合には、操舵室内で1次警報音が鳴り、1次警報が解除されない場合には、約1分後に船員居住区でも2次警報音が鳴るように設定されていたが、本事故時は、誰も警報音を聞かなかった。</p> <p>船長は、本事故当日の航海中に1次警報音を聞いており、また、本事故後の航海においても居眠り防止装置が作動していることを確認した。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、西島南方沖を自動操舵により西進中、単独で船橋当直中の二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小松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>二等航海士は、本事故当日及び前日の揚荷役時の貨物倉内補助作業により疲労が蓄積し、また、眠気を催した際、眠気を払拭する動きを行わず、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>本船の居眠り防止装置は、正常に作動していたものと考えられるが、本事故時、警報音が鳴らなかった状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、西島南方沖を自動操舵により西進中、単</p>

	<p>独で船橋当直中の二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小松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>
<p><b>参考</b></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>・ 船橋当直中に眠気を催した場合には、眠気を払拭する行動をとること。また、眠気が払拭できないときには、船長に報告すること。</li> <li>・ 船橋当直前はアルコール類の摂取を控えること。</li> </ul>