

船舶事故調査報告書

平成25年1月17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8月11日 04時01分ごろ |
| 発生場所 | 鳴門海峡の大鳴門橋直下の暗岩 徳島県鳴門市所在の孫崎灯台から真方位094° 1,020m付近 (概位 北緯34° 14.3′ 東経134° 39.3′) |
| 事故調査の経過 | 平成24年8月13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 | 油タンカー 第八ちとせ丸、1,496トン 134296、千歳海運株式会社 86.45m×13.00m×6.50m、鋼 ディーゼル機関、2,427kW、平成5年9月6日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 66歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年3月28日 免状交付年月日 平成20年12月19日 免状有効期間満了日 平成26年3月27日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 2番右舷、3番右舷及び4番両舷の各バラストタンクに亀裂を伴う凹損 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか8人が乗り組み、平成24年8月10日18時45分ごろ、愛媛県松山市松山港において、積載していた石油製品を全量揚げ、バラスト状態で阪神港に向かった。 船長は、離岸操船に引き続いて松山港内を自ら操船して航行したが、間もなく船長の当直時間である20時になったので、甲板手を補佐に当たらせて船橋当直を続け、23時30分ごろ司厨長を兼ねている甲板手を降橋させたのち、23時45分ごろ備讃瀬戸海上交通センターにSWラインの通過を連絡し、その頃、次直の甲板手2人が昇橋して来たものの、備讃瀬戸南航路を航行中であり、前方に数隻の同航船や漁船の灯火のほかに漁具を示す灯火も視認したので、自ら当直を続けることにし、甲板手2人を降橋させ、単独で手動操舵に当たって東進した。 |

| | |
|-----------------------|---|
| | <p>船長は、翌11日02時15分ごろ備讃瀬戸東航路の香川県小豆島町所在の地蔵埼灯台から245°（真方位、以下同じ。）1.8海里（M）付近を約114°の針路、約13.3ノット（kn）の対地速力で航行中、自動操舵に切り替え、同灯台通過の記事を航海日誌に記載した後、船橋前面の左舷端に置いてある椅子に腰を掛けていたところ、間もなく居眠りに陥った。</p> <p>本船は、02時20分ごろ備讃瀬戸東航路出口の変針予定場所を通過し、播磨灘を同じ針路で航行し続け、04時01分ごろ孫埼灯台から094°1,020mの大鳴門橋直下の暗岩に乗り揚げた。</p> <p>船長は、稲光に驚いて目が覚めて乗り揚げたことに気付き、衝撃を感じて昇橋して来た一等航海士に指示して離礁を試みていたところ、海上保安庁からVHFによる問い合わせがあった。</p> <p>本船は、船舶所有者手配のタグボートの援助により離礁し、徳島県徳島小松島港に入港した。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮時、潮流 南流約2.7kn</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、船橋航海当直警報装置がなかった。</p> <p>本船は、航海当直等の配置表によれば1直2人の3直体制とすることになっており、0-4直が甲板手2人、4-8直が一等航海士と甲板手、8-0直が船長と甲板手となっていた。</p> <p>乗組員は、積み荷、揚げ荷共に1直4人の2直体制として作業に従事していた。</p> <p>本船は、8月6日16時45分～7日06時30分阪神港堺泉北区で錨泊した後、同区で積み荷役を行った以降、三重県四日市港、阪神港堺泉北区、松山港へこの順に入港し、直ちに着棧して荷役作業を行っており、船長は、9日朝に起床してから本事故発生時まで睡眠をほとんどとっておらず、睡眠不足であったが、居眠りに陥ることはないと思っていた。</p> <p>本船は、本事故当時、2台のレーダーのうち左舷側の2号レーダーを3Mレンジで作動させていたが、ガードリング機能を設定していなかった。</p> <p>一等航海士は、10日夕方に船長から11日04時ごろは明石海峡航路の手前付近になるので、昇橋しなくてもいい旨を言われていたが、カーゴタンクのガスフリー作業のためにタンクハッチを透かしてファンを回していたので、03時20分ごろ雨が降っていることに気付き、甲板上に出てハッチを閉めた後、自室に戻っていたところ衝撃を感じた。</p> <p>（付図1 航行経路図 参照）</p> |
| <p>分析 乗組員等の関与</p> | <p>あり</p> |

| | |
|---|--|
| <p>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> | <p>なし なし</p> <p>本船は、備讃瀬戸東航路を東南東進中、単独で船橋当直中の船長が、手動操舵から自動操舵に切り替え、椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過し、針路を保持して航行を続け、大鳴門橋直下の暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、航海当直や荷役作業のために本事故当日の前々日の朝からほとんど睡眠をとっていなかったと口述しており、睡眠不足の状況であったものと考えられる。</p> <p>船長が、0-4直の正規の当直者を配置した上で操船指揮に就いていれば、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> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、備讃瀬戸東航路を東南東進中、単独で船橋当直中の船長が、手動操舵から自動操舵に切り替えて椅子に腰を掛けていたところ、居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過し、針路を保持して航行を続け、大鳴門橋直下の暗岩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>参考</p> | <p>本船は、本事故を踏まえ、乗組員を1人増員して船長を航海当直から外し、必要なときだけ船橋指揮を執る体制を採り、また、船橋航海当直警報装置を設置することにした。</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"> ・夜間における船橋の2人当直を維持すること。 ・睡眠不足の状態が続いているときは、船橋当直中、椅子に座るなどの居眠りに陥りやすい姿勢を避けること。 |

付図1 航行経路図

