

# 船舶事故調査報告書

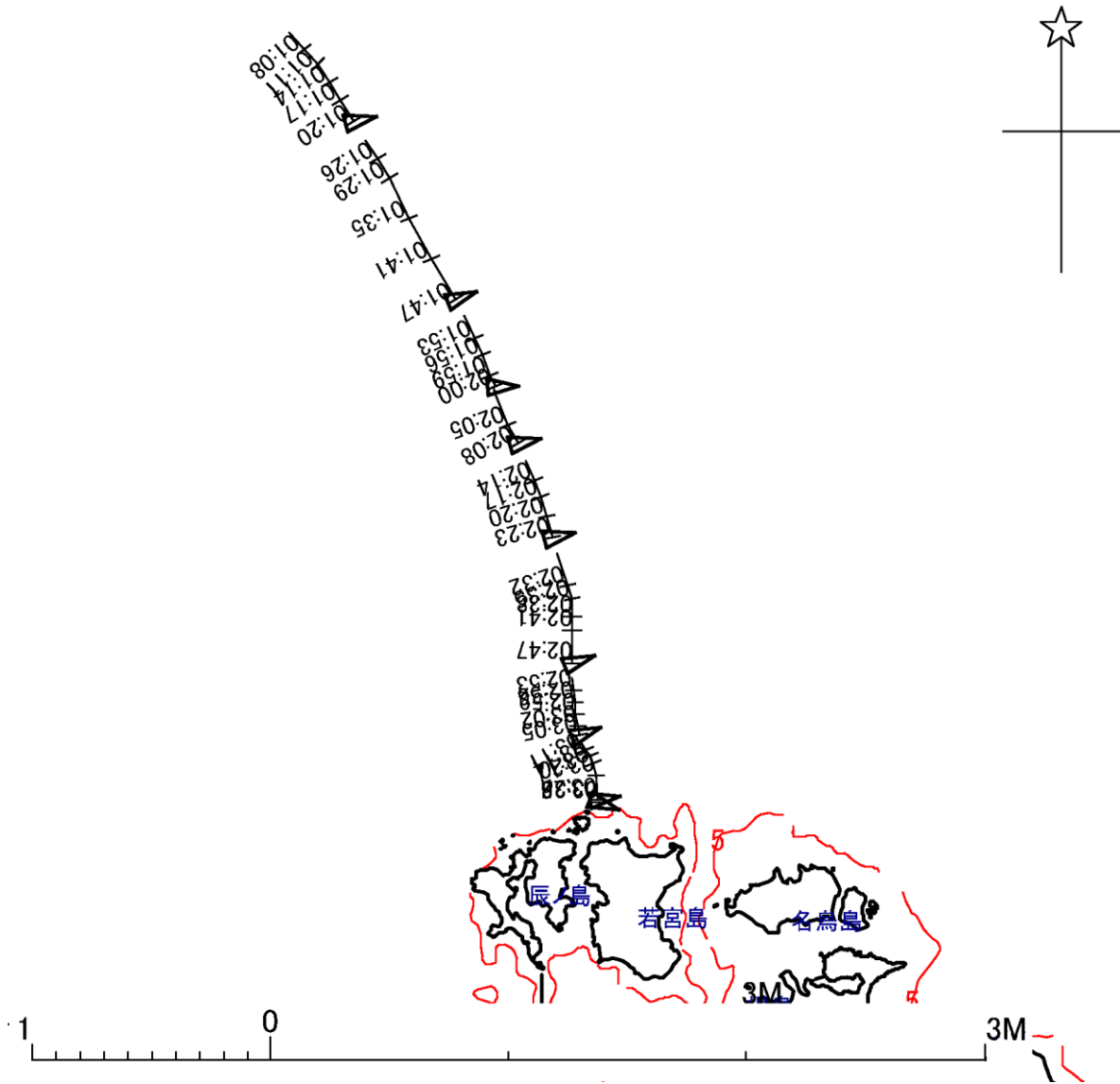
平成25年4月25日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵男（部会長）  
 委員 庄司 邦昭  
 委員 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成24年2月18日 03時30分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市若宮島北方沖 壱岐市所在の若宮灯台から真方位331°560m付近 （概位 北緯33°52.4′ 東経129°41.0′）
事故調査の経過	平成24年2月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 <u>シ-ベル</u> （パナマ共和国籍）、15,609トン 9227962（IMO番号）、NELSON SHIPPING CORPORATION（中華人民共和国香港特別行政区籍） 159.92m×26.00m×13.50m、鋼 ディーゼル機関、6,156kW、2000年2月21日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 63歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2009年9月11日 （2014年4月6日まで有効） 二等航海士（フィリピン共和国籍） 男性 37歳 締約国資格受有者承認証 二等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2010年10月27日 （2015年9月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板全般に亀裂を含む凹損
事故の経過	本船は、船長、二等航海士ほか17人が乗り組み、関門港の入港日時を調整するため、対馬海峡で漂泊を開始し、その後、機関を使って船位を2回修正したのち、平成24年2月17日19時00分ごろ若宮島西北西方沖約30kmの所で再び漂泊を開始した。 本船は、海流と風により東方に圧流される状況下、二等航海士が、18日00時00分ごろ船橋当直に就いたが、00時15分ごろ天気図を受信するためにファックスを操作し、椅子に腰を掛けて受信終了を待っている間に居眠りに陥った。 本船は、01時00分過ぎごろから南東方から南方に圧流されるよ

	<p>うになり、二等航海士が、海上保安庁からの国際VHF無線電話による呼び掛けにより目覚めて応答し、自船の喫水などを連絡した直後、03時30分ごろ若宮島北方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、本事故発生後に昇橋し、機関を使って離礁を試みたものの、離礁することができなかったので、両舷錨を使って船固めを行い、その後、サルベージ会社のタグボートにより引き下ろされた。</p> <p>(付図1 AIS記録による航跡図、付表1 AIS記録(抜粋)参照)</p>																																																										
<p>気象・海象</p>	<p>気象：</p> <p>(1) 乗組員の観測 天気 晴れ、風向 北東、風力 5、視界 良好</p> <p>(2) 気象観測値 本事故発生場所の南南東方約8.6km付近に位置する壱岐市所在の芦辺地域気象観測所の平成24年2月18日の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1" data-bbox="609 920 1385 1464"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</th> <th colspan="2">10分間平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> <th rowspan="2">降水量 (mm)</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>00:00</td> <td>WNW</td> <td>4.6</td> <td>NW</td> <td>9.3</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>00:30</td> <td>NW</td> <td>3.5</td> <td>NW</td> <td>8.2</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>01:00</td> <td>WNW</td> <td>5.3</td> <td>WNW</td> <td>9.0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>01:30</td> <td>NW</td> <td>5.5</td> <td>NNW</td> <td>9.9</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>02:00</td> <td>NW</td> <td>4.3</td> <td>NW</td> <td>8.2</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>02:30</td> <td>NW</td> <td>4.5</td> <td>NNW</td> <td>8.5</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>03:00</td> <td>NW</td> <td>5.1</td> <td>NW</td> <td>9.7</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>03:30</td> <td>NW</td> <td>3.7</td> <td>NW</td> <td>6.6</td> <td>0.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約63cm(壱岐市勝本港) 対馬海峡には、本事故発生時、海上強風警報が発表されていた。</p>	時刻 (時:分)	10分間平均		最大瞬間		降水量 (mm)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	00:00	WNW	4.6	NW	9.3	0.0	00:30	NW	3.5	NW	8.2	0.0	01:00	WNW	5.3	WNW	9.0	0.0	01:30	NW	5.5	NNW	9.9	0.0	02:00	NW	4.3	NW	8.2	0.0	02:30	NW	4.5	NNW	8.5	0.0	03:00	NW	5.1	NW	9.7	0.0	03:30	NW	3.7	NW	6.6	0.0
時刻 (時:分)	10分間平均		最大瞬間		降水量 (mm)																																																						
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																																							
00:00	WNW	4.6	NW	9.3	0.0																																																						
00:30	NW	3.5	NW	8.2	0.0																																																						
01:00	WNW	5.3	WNW	9.0	0.0																																																						
01:30	NW	5.5	NNW	9.9	0.0																																																						
02:00	NW	4.3	NW	8.2	0.0																																																						
02:30	NW	4.5	NNW	8.5	0.0																																																						
03:00	NW	5.1	NW	9.7	0.0																																																						
03:30	NW	3.7	NW	6.6	0.0																																																						
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約3.4m、船尾約5.6mであった。</p> <p>本船の漂流中の船橋当直は、一等航海士、二等航海士及び三等航海士による4時間交替の3直制を採っており、本事故当時、二等航海士は、00時～04時の船橋当直に1人で就いていた。</p> <p>本船は、居眠り等当直者の異常を感知した場合に警報を鳴らす船橋航海当直警報装置の搭載が必要な船舶であるが、2012年7月1日より後の最初の安全設備検査の日まで適用を猶予されていた。</p> <p>九州沿岸水路誌によれば、対馬海峡を流れる海流について以下のとおり記述されている。</p> <p><b>対馬暖流</b> 奄美大島の北西方90M付近で黒潮から分かれ、九</p>																																																										

	<p>州西方沖合を北北西方へ0.5～1.5knで流れ、対馬海峡の東・西両水道を通過して日本海へ流れている。</p> <p>対馬海峡における流速は、西水道で0.5～1.5knで、夏季には最強流速が3knに達することがある。東水道では0.3～1knの流れがある。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、対馬海峡において漂流中、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、風により若宮島に向けて流され、若宮島北方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、AISの記録によれば、位置修正後漂流を開始した2月17日19時00分ごろからは、海流と風との影響で東方へ流されていたが、18日01時00分過ぎからは風による影響が大きくなり、南東方～南方に流されるようになった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、対馬海峡において漂流中、単独で船橋当直中の二等航海士が居眠りに陥ったため、若宮島北方沖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>
<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>・ 船橋当直に就いたときは、自船の船位、気象、海象等を確認すること。</li> <li>・ 船橋当直中に眠気を催したときは、椅子から立ち上がって身体を動かしたり、コーヒーを飲んだりして眠気を払い、それでも眠気を払うことができないときは、他の乗組員を呼ぶこと。</li> </ul>

付図1 AIS記録による航跡図



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻	緯度 (° -' -")	経度 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
1:05:11	33-55-39.0	129-39-28.2	68	132	1.7
1:14:11	33-55-26.4	129-39-40.2	80	146	1.8
1:29:12	33-55-02.4	129-39-58.2	83	154	1.9
1:47:13	33-54-31.8	129-40-18.0	69	150	1.8
2:00:27	33-54-10.1	129-40-30.2	87	155.7	1.5
2:14:36	33-53-46.2	129-40-42.0	70	154	1.5
2:32:37	33-53-19.8	129-40-52.2	69	167	1.4
2:47:37	33-53-00.0	129-40-53.4	70	178	1.3
2:59:37	33-52-47.4	129-40-54.6	71	192	0.8
3:14:38	33-52-36.6	129-40-58.8	64	162	0.6
3:20:38	33-52-31.8	129-41-00.6	68	167	0.9
3:29:38	33-52-25.2	129-41-01.2	118	210	0.1
3:35:39	33-52-25.2	129-41-01.2	112	204	0