

船舶事故調査報告書

平成25年5月23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	衝突（防波堤）
発生日時	平成24年10月24日 16時15分ごろ
発生場所	三重県四日市市四日市港東防波堤付近 四日市港東防波堤北灯台から真方位262°50m付近 （概位 北緯34°58.0′ 東経136°40.2′）
事故調査の経過	平成24年11月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	液体化学薬品ばら積船 ^{りゅうせい} 隆政丸、493トン 134054、隆政汽船有限会社 64.98m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年12月14日 免状交付年月日 平成22年10月27日 免状有効期間満了日 平成27年12月13日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部ファッションプレート、甲板、球状船首等圧壊 防波堤 一部破損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、千葉県袖ヶ浦港でスチレンモノマー約1,000tを積み込み、三重県四日市市の揚げ荷地に向け、伊勢湾を速力約10ノットで北北西進した。 船長は、平成24年10月24日15時35分ごろ四日市港の手前で昇橋し、一等航海士から、アルコールテストを受けた後、船橋当直を引き継ぎ、一等航海士を降橋させた。 船長は、単独で立って操船に当たり、15時55分ごろ入港準備として赤外線式居眠り防止装置の主電源を切った後、タイマー式居眠り防止装置のリセットボタンに文鎮を置いて警報を不動作状態にした。 本船は、針路真方位333°で航行中、船長が居眠りに陥り、16時15分ごろ船首が四日市港東防波堤（以下「本件防波堤」という。）に衝突した。

	<p>船長は、本船の損傷状況を確認の上、船主に連絡をとり、本船は、四日市港内の錨泊地まで自力航行して投錨した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視程 約5海里 海象：海上 平穩、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、23日の22時ごろから伊良湖水道に入る24日13時20分ごろまで大時化<small>おおしげ</small>の中を航行していたので、船長は、ほとんど眠ることができなかった。</p> <p>船長は、衝突前約10分間の記憶がなかった。</p> <p>赤外線式居眠り防止装置は、電源が操舵機と連動しておらず、主機を停止させても警報が鳴ることから、入港準備として電源ブレーカーを切っていた。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、伊勢湾を北北西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、衝突前約10分間の記憶がなく、23日の22時ごろから24日13時20分ごろまで時化の中を航行して眠ることができなかったことから、衝突前の約10分間、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船長は、2台ある居眠り防止装置の警報を不作用にしていたことから、警報が鳴らず、居眠りを続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、伊勢湾を北北西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、本件防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・居眠り防止装置は、航行中には解除しないこと。