

船舶事故調査報告書

平成27年8月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成26年9月3日 23時35分ごろ
発生場所	山口県上関町天田島東岸 天田島灯台から真方位026° 300m付近 (概位 北緯33° 46.43′ 東経132° 03.19′)
事故調査の経過	平成26年9月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第十一共同丸、198トン 131307、共同丸海運有限公司 54.12m×8.70m×5.20m、鋼 ディーゼル機関、478kW、平成元年10月22日
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年5月15日 免状交付年月日 平成23年5月6日 免状有効期間満了日 平成28年5月14日
死傷者等	なし
損傷	球状船首を圧壊、船首部船底に亀裂を伴う凹損
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、平成26年9月3日16時25分ごろ愛媛県西条市東予港を出港し、船長が出港操船に引き続き船橋当直につき、山口県宇部市宇部港に向けて航行した。 船長は、18時30分ごろ来島海峡航路を通過した後、昇橋した一等航海士と船橋当直を交替し、降橋して休憩をとった後、21時00分ごろ山口県周防大島町片島の南東方沖で昇橋して単独の船橋当直についた。 船長は、操舵スタンド前に置かれた背もたれ付きの椅子に腰を掛けて船橋当直を行い、22時55分ごろ、平郡水道第2号灯浮標を右舷側に見て約9.7ノットの対地速力で通過した後、山口県柳井市平郡島西方沖で、自動操舵の設定ダイヤルを回して約234°の針路（真方位、以下同じ。）に設定した。 船長は、平郡島の西方沖を自動操舵により南西進中、船首方約5海

	<p>里に反航船のマスト灯2個と両舷灯を認めたので、反航船と左舷対左舷で通過するため、自動操舵の設定ダイヤルを右に回し、約245°の針路で航行中、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>船長は、衝撃によって目覚め、自身が居眠りしていたことに気づき、時刻が23時35分であること、乗り揚げている場所が天田島の東岸であることをGPSプロッター及び海図で確認した。</p> <p>船長は、乗組員及び船体の安全を確認した後、海上保安庁及び船舶運航会社へ本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、サルベージ会社の引き出し作業により4日16時00分ごろ離礁したのち、潜水調査によって損傷が確認され、防水処置を施された上で山口県徳山下松港に向けて回航した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好、気温 約24℃</p> <p>海象：潮汐 低潮時、潮高 約193cm (室津)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、石膏^{せつこう}約650tを積載し、喫水が船首約2.70m、船尾約4.00mであった。</p> <p>本船は、船橋当直を船長及び一等航海士による単独の6時間交替2直制とし、船長が、06時から12時及び18時から24時の時間帯に入直することになっていた。</p> <p>本船は、9月1日13時00分ごろから福山港において、積荷役を開始し、16時50分ごろ積荷役を終了した後、17時00分ごろ福岡県^{かんた}苅田港に向けて出港した。</p> <p>本船は、2日07時30分ごろ苅田港に入港、07時50分ごろから揚げ荷役を開始し、12時30分ごろ揚げ荷役を終了した後、16時15分ごろ東予港に向けて出港した。</p> <p>本船は、3日03時30分ごろに東予港に投錨、08時20分ごろから積荷役を開始し、16時00分ごろ積荷役を終了した後、16時25分ごろ宇部港に向けて出港した。</p> <p>船長は、荷役中、昼寝をするなどして休息をとり、疲れを感じていなかった。</p> <p>船長は、当直中に眠気を感じた時、椅子を離れて操舵室の外にある水道で顔を洗うなどして眠気を払うようにしていた。</p> <p>船長は、入直後、1時間を過ぎたぐらいから眠気を感じていたが、これまで居眠りをしたことがなかったので、居眠りをするのではないと思い、眠気を払うような動作をとらず、椅子に腰を掛けた状態であった。</p> <p>船長は、反航船を避けたのち、目視で船首方に航行の支障となる他の船舶を認めていなかった。</p> <p>船長は、眠気を誘うような薬の服用及び飲酒はしていなかった。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置が設置されており、船橋内で3～4</p>

	<p>分間動くものがないと警報が鳴るように設定されていたが、本事故時、作動しなかった。</p> <p>船長及び一等航海士は、ふだんから船橋当直交替前には船舶運航会社指定のチェックリストに従い、船橋航海当直警報装置の作動の確認を行っており、本事故当日の18時30分ごろ船橋当直を交替する際、作動を確認していた。</p> <p>本事故後、船橋航海当直警報装置センサー部のヒューズが外れていたことが判明した。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、平郡島の西方沖を自動操舵により西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、天田島に向けて航行し、天田島の東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、自動操舵として椅子に腰を掛けて船橋当直中、船首方の反航船を避ける針路とした後、船首方に航行の支障となる他の船舶を認めず、緊張感が緩んだ際、同じ状態で同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>本船には、船橋航海当直警報装置が設置されており、センサー部のヒューズが外れていたことから、作動しなかったが、正常に作動していれば、本事故の発生を回避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、平郡島の西方沖を自動操舵により西南西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、天田島に向けて航行し、天田島の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>
<p>参考</p>	<p>船舶所有者は、本事故後、造船所での修繕に併せ、本船に新しい船橋航海当直警報装置を設置した。</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"> ・ 船橋当直中に眠気を催したときは、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。

付図1 事故発生経過概略図

