

船舶事故調査報告書

平成27年11月5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27年3月19日 23時10分ごろ
発生場所	山口県上関町横島東岸 上関導灯（後灯）から真方位158° 1,850m付近 （概位 北緯33° 48.88′ 東経132° 07.33′）
事故調査の経過	平成27年4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	砂利運搬船 第拾貳大栄丸、498トン 134184、株式会社泉北資材、株式会社AK商事 65.54m×13.20m×7.36m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年11月30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60年7月8日 免状交付年月日 平成21年9月7日 免状有効期間満了日 平成27年7月7日 航海士A 男性 31歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成19年7月3日 免状交付年月日 平成24年4月27日 免状有効期間満了日 平成29年7月2日
死傷者等	なし
損傷	船首船底部に破口、船首船底部外板に凹損等
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、鉄鋼スラグ約1,900tを積載し、船首約3.70m及び船尾約5.20mの喫水で、平成27年3月19日14時10分ごろ、長崎県新上島町若松島南岸の専用棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向かうため福山港を出港した。 航海士Aは、18時00分ごろ夕食をとり、入直するまで約4時間あるので、睡眠をとることとした。 航海士Aは、22時15分ごろ起床し、まだ眠気が残った状態で昇

	<p>橋し、22時30分ごろ山口県柳井市平郡島^{へいぐん}北方沖において、前直者から船橋当直を引き継いで、単独の同当直につき、自動操舵により約9ノットの対地速力で西進した。</p> <p>航海士Aは、周囲を見渡し、左舷船首方に1隻の反航船の左舷灯を認めたが、平郡水道第2号灯浮標を右舷方に見てショートカットしても反航船と左舷対左舷で安全に通過できると思い、22時40分ごろ自動操舵の設定ダイヤルを回して針路を真方位約260°とした。</p> <p>航海士Aは、GPSプロッター及びレーダー画面で船位を確認した際、船首方に航行の支障となる船舶はおらず、また平郡島北西方の変針予定場所まで約15分しかなく、それまでに眠ることはないと思い、背もたれ付きの椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>航海士Aは、乗り揚げた衝撃で目覚め、居眠りをしていたことに気付き、乗り揚げている場所が横島東岸であることをGPSプロッターで確認した。</p> <p>船長は、自室で就寝中に衝撃で目が覚め、昇橋して乗り揚げたことを知り、時刻が23時10分ごろであることを確認した後、直ちに乗組員の安全、船内への浸水及び燃料油の流出の有無を確認させ、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、サルベージ会社が手配した台船に積荷の一部を移して喫水を浅くし、20日20時00分ごろタグボートに引かれて離礁した後、応急処置が行われ、自力航行して兵庫県姫路市の造船所に上架した。</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11℃(柳井)</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約156cm(室津)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船には、船橋航海当直警報装置がなかった。</p> <p>本船は、平成25年11月ごろから福山港と本件棧橋を結ぶ航路に就航し、一か月に約8～10往復していた。</p> <p>本船は、3月16日14時30分ごろ福山港を出港し、17日の06時00分ごろから17時00分ごろまで関門港で錨泊して時間調整を行った後、本件棧橋に向かった。</p> <p>本船は、18日08時00分ごろ本件棧橋に着棧し、揚げ荷役終了後、11時00分ごろ出港して福山港に向かい、19日12時00分ごろ入港した。</p> <p>船長は、船橋当直を発航港から目的港に至る航海時間に応じて割り当てることにしていた。</p> <p>航海士Aの本件棧橋を出港後の船橋当直は、出港から18日13時30分まで、及び21時30分から19日01時30分までの時間帯</p>

	<p>であった。福山港出港後の船橋当直は、19日22時30分から20日02時30分まで、及び10時30分から14時30分までの時間帯となっていた。</p> <p>航海士Aは、荷役中、荷役を行うためのロープシフトを行うなど軽い作業に従事していた。</p> <p>航海士Aは、本事故発生場所付近について、航行した経験が数多くあり、ふだんから操業する漁船が少ないことを知っていた。</p> <p>航海士Aは、ふだん一日約6～7時間の連続した睡眠時間をとっており、本事故当日も同じように睡眠時間をとっていた。</p> <p>航海士Aは、これまで眠気を感じた場合、椅子から立ち上がり、身体を伸ばしたり、外に出て外気に当たるなどして、眠気を払うようにしていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、平郡島の北西方沖を自動操舵により西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して横島に向けて航行し、横島東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、まだ眠気が残った状態で昇橋し、船首方に航行の支障となる船舶を認めず、緊張感が緩んだ上に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>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、平郡島の北西方沖を自動操舵で西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して横島に向けて航行し、横島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、同種事故の再発防止のため、本事故の修理工事に合わせ、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"> ・当直者は、昇橋前に顔を洗うなどして眠気を払ってから昇橋すること。 ・当直者は、眠気を感じた場合、椅子に腰を掛けず、外気に当たるなどして、居眠りに陥ることのないように努めるとともに、眠気が払拭できない場合には、当直を交替するなどの措置を講じること。

付図1 事故発生経過概略図

