

船舶事故調査報告書

平成27年1月15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1月16日 02時10分ごろ
発生場所	鹿児島県大隅半島南西岸 鹿児島県南大隅町所在の立目埼灯台から真方位038° 1,200m付近 (概位 北緯31°04.7' 東経130°39.7')
事故調査の経過	平成26年1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	砂利採取運搬船 第二誠光丸、499トン 136436、有限会社大道海運 64.45m (Lr) × 13.30m × 7.20m、鋼 ディーゼル機関、745kW、平成12年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月18日 免状交付年月日 平成22年9月27日 免状有効期間満了日 平成27年10月31日 二等航海士 男性 43歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成17年7月13日 免状交付年月日 平成23年3月1日 免状有効期間満了日 平成27年7月12日
死傷者等	なし
損傷	船底に破口を伴う凹損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び二等航海士ほか3人が乗り組み、砂利約870 ^m を積み、船首約2.0m、船尾約3.5mの喫水により、平成26年1月15日22時05分ごろ、鹿児島県始良市加治木港を出港し、鹿児島県屋久島町麦生沖に向かった。 二等航海士は、16日01時00分ごろ、鹿児島県指宿市知林ヶ島東方沖で一等航海士から船橋当直を引き継いで単独の当直に就き、約10ノットの対地速力で自動操舵により鹿児島湾笠瀬灯浮標沖の変針

	<p>点に向けて南進した。</p> <p>二等航海士は、操舵室で、立って船橋当直に当たっていたが、12海里（M）レンジとしたレーダー画面により、前方を確認したところ、船舶の映像を認めなかったため、自動車のシート型の椅子に腰を掛けた。</p> <p>本船は、二等航海士がいつしか居眠りに陥り、鹿児島湾笠瀬灯浮標沖の変針点を通過し、02時10分ごろ、大隅半島南西岸の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>二等航海士は、乗揚後、直ぐに機関を停止し、昇橋した船長が、操船を代わり、離礁作業等に当たった。</p> <p>本船は、03時30分ごろ自力離礁した後、鹿児島県いちき串木野市のドックに向けて回航した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約28cm</p>
その他の事項	<p>二等航海士は、船橋当直開始時、寝不足ではなく、眠気もなかった。</p> <p>二等航海士は、ふだん、船橋当直中は立って当直を行っているが、いつも船が多い海域なのに珍しく1隻もいなかったため椅子に腰を掛けた。</p> <p>二等航海士は、レーダーの接近警報を設定していなかった。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置がなかった。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、鹿児島湾を自動操舵により南進中、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、変針点を通過して大隅半島南西岸の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、01時00分ごろから単独の船橋当直に就き、前方に他船を認めなかったため自動車のシート型の椅子に腰を掛けていたことから、緊張感が緩んで覚醒水準が低下し、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、鹿児島湾を南進中、単独で船橋当直中の二等航海士が居眠りに陥ったため、大隅半島南西岸の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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、単独で船橋当直に当たる際は、立って操船するなどして居眠りに陥らない措置をとること。

- ・レーダーの接近警報を利用すること。
- ・船橋航海当直警報装置の設置を検討すること。

付図1 事故発生経過概略図

