

船舶事故調査報告書

平成27年3月12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8月8日 23時43分ごろ
発生場所	香川県小豆島の地蔵埼東岸 地蔵埼灯台から真方位066° 1,150m付近 （概位 北緯34° 25.20′ 東経134° 14.81′）
事故調査の経過	平成26年8月15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 こうせい丸、199トン 140138、不動海運有限会社 56.08m×9.50m×5.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成17年1月21日
乗組員等に関する情報	船長 男性 71歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和42年3月24日 免状交付年月日 平成25年12月11日 免状有効期間満了日 平成31年5月17日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に亀裂を伴う凹損、左舷ビルジキールに曲損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、平成26年8月8日18時00分ごろ阪神港大阪区を出港し、船長が出港操船に引き続き単独の船橋当直に就き、広島県呉市呉港に向けて航行した。</p> <p>船長は、19時30分ごろ船倉内の掃除を終えて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、20時00分ごろ明石海峡航路東口付近で昇橋して単独の船橋当直に就き、明石海峡航路を通航した後、約10ノットの対地速力で、自動操舵により播磨灘を西南西進した。</p> <p>船長は、23時15分ごろ播磨灘航路第1号灯浮標付近で手動操舵に切り替え、備讃瀬戸東航路東口に向けて右転した後、自動操舵に戻して小豆島南方沖を西進した。</p> <p>船長は、周囲に漁船や反航船等を見掛けなかったため、操舵室の左隅に置いていた椅子を操舵スタンド後方に移して腰を掛け、左肘を同</p>

	<p>スタンドの上に載せ、^{ほおづえ}頬杖をついた姿勢で船橋当直を続けていたところ、居眠りに陥った。</p> <p>本船は、23時43分ごろ地蔵埼東岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚の衝撃で目覚め、機関を停止して損傷及び浸水状況等を確認した後、船舶所有者を介し海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、9日11時45分ごろサルベージ会社の引船により離礁し、小豆島町池田湾に錨泊して応急修理を行ったのち、香川県^{まるがめ}丸亀市の造船所に入渠した。</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 雨、風向 北西、風力 3、視程 約4海里</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、波高 約0.5m</p>
その他の事項	<p>本船は、空船で、喫水が船首約1.20m、船尾約3.00mであった。</p> <p>本船は、船橋当直を船長及び航海士2人による単独の4時間交替3直制とし、船長は、08時～12時及び20時～24時の時間帯に入直していた。</p> <p>船長は、ふだん、航海中の睡眠時間が約4～5時間であり、船橋当直中に眠気を感じた時には、体操をしたり、外気に当たったりしていた。</p> <p>船長は、本事故後、播磨灘航路第1号灯浮標を通過する頃、間もなく船橋当直を交替するので、気が緩み、眠気を感じるようになったのではないかと思った。</p> <p>船長は、手動操舵で備讃瀬戸東航路東口に向けて右転した後、自動操舵に切り替える際、設定した針路を確認していなかった。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置はなかった。</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、小豆島南方沖を地蔵埼に向かう態勢で西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったことから、地蔵埼東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、播磨灘航路第1号灯浮標付近を航行中、周囲に漁船や反航船等を見掛けず、また、間もなく船橋当直を交替することから、緊張感が緩んで覚醒水準が低下し、自動操舵に戻した際に設定した針路を確認しなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、眠気を感じるようになった際、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けていたことから、自動操舵に戻して間もなく居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、小豆島南方沖を地蔵埼に向かう態勢で西進中、単独で船橋当直中の船長が居眠りに陥ったため、地蔵埼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>

参考	<p>船舶所有者は、本事故後、造船所での修繕に併せ、本船に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感じた場合、椅子に腰を掛けず、身体を動かしたり、外気に当たったりして眠気を払うこと。
-----------	---

付図1 事故発生経過概略図

