

船舶事故調査報告書

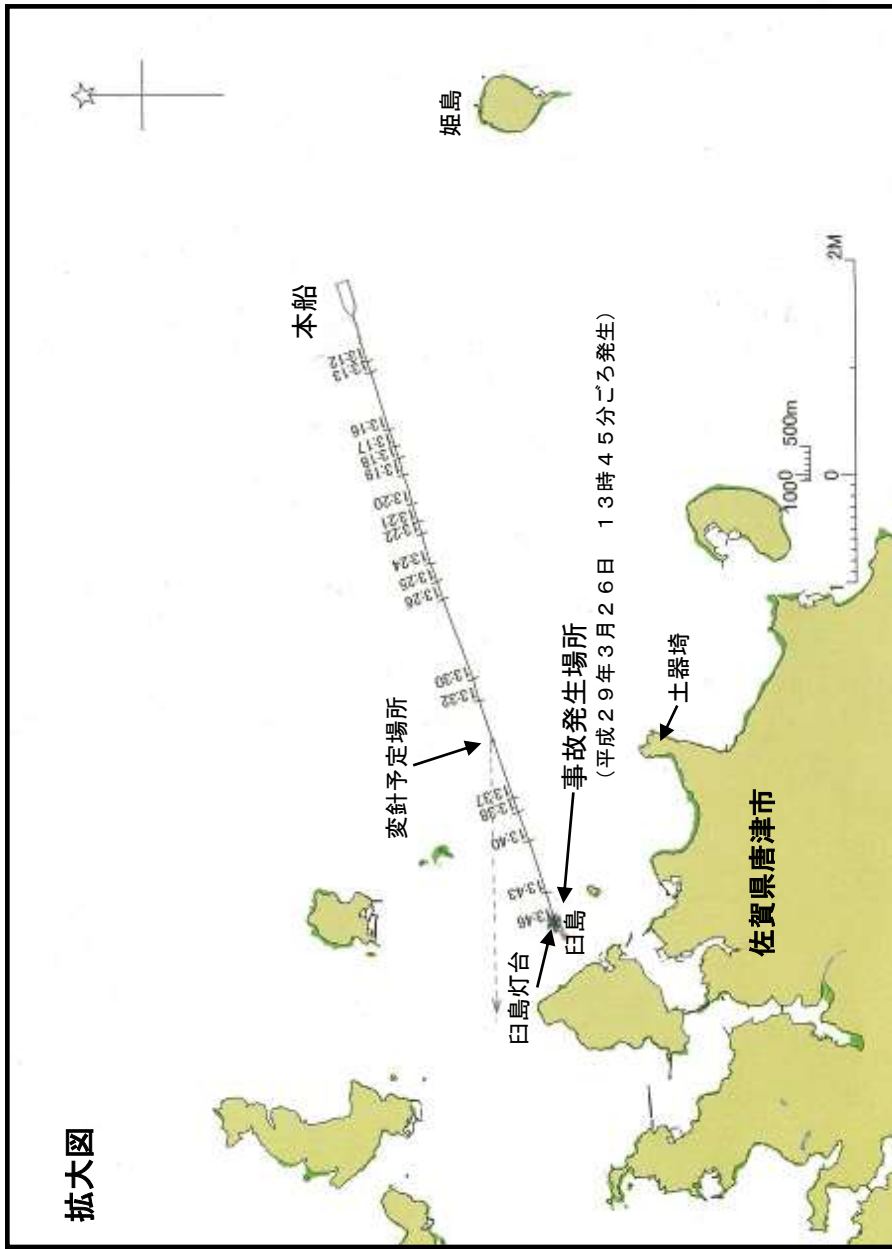
平成29年7月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年3月26日 13時45分ごろ
発生場所	佐賀県唐津市臼島東方沖 臼島灯台から真方位075° 120m付近 （概位 北緯33° 33.9′ 東経129° 53.9′）
事故の概要	セメント運搬船第八祇園丸は、西南西進中、乗り揚げた。 第八祇園丸は、船首部船底に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年3月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	セメント運搬船 第八祇園丸、368トン 132676、隆永汽船有限会社 50.00m×9.50m×4.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年2月14日
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成元年10月4日 免状交付年月日 平成25年11月5日 免状有効期間満了日 平成31年10月3日 航海士A 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月18日 免状交付年月日 平成29年3月7日 免状有効期間満了日 平成34年4月10日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底に破口及び亀裂を伴う擦過傷等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
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、セメント約550tを積載し、長崎県新上五島町青方港に向けて関門港若松区を出港した。 本船は、航海士Aが福岡県糸島市碓石埼北方沖で前直者と交替して

	<p>単独の船橋当直につき、その後糸島市大門^{だいもん}埼北方沖で針路を真方位250°に定め、椅子に腰を掛けた状態で、自動操舵により約10ノットの対地速力で、臼島灯台に向けて西南西進した。</p> <p>航海士Aは、糸島市^{ひめしま}姫島北北西方沖で眠気を催したが、疲れていないので居眠りすると思わず、途中立ってレーダーを6海里（M）から3Mレンジに切り替えたものの、椅子に腰を掛けて船橋当直を続けているうちに、いつしか記憶がなくなった。</p> <p>本船は、航海士Aが臼島から約100mの場所で目覚め、手動操舵に切り替えて右舵一杯とし、また、臼島に接近していることに気付いて昇橋した機関長が機関を全速力後進としたが、間に合わず、平成29年3月26日13時45分ごろ臼島東方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、異変に気付いて昇橋した船長が主機を中立運転とした後、乗組員に指示して浸水の有無等を調査するとともに、海上保安庁及び船舶所有者等に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、フォアピークタンク及び1番バラストタンクに浸水があったものの、上げ潮の中央期に自力で離礁し、唐津港に入港して応急修理を行い、青方港で荷揚げを行った後、長崎県平戸市の造船所で修理された。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真1 本船の状況、写真2 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、喫水が、船首約3.1m、船尾約4.1mであった。</p> <p>本船は、臼島の手前1.8M付近で変針する予定であった。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置が設置されており、同警報装置の設定時間が設置時には約4分であったが、本事故発生時には約12分となっていた。</p> <p>船長は、船橋航海当直警報装置の操作用鍵を設置時から本事故発生時まで同警報装置に差し込んだ状態にしており、また、同警報装置の設置直後、頻繁に作動するので設定時間を約5分に変更していた。</p> <p>船橋航海当直警報装置の設定時間は、4～5年前から本事故発生時と同じ状態になっていた。</p> <p>航海士Aは、漁船や通航船舶がほとんどいなかったもので、単調な航海であると感じていた。</p> <p>航海士Aは、変針予定場所の手前まで記憶があった。</p> <p>航海士Aは、3月25日22時50分若松区仮泊時から本事故発生時までの間に約3時間の睡眠をとり、また、若松区での積荷作業時には本船の喫水状況の確認作業を行っていた。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、姫島北北西方沖を自動操舵により西南西進中、単独の船橋当直に当たっていた航海士Aが居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して臼島東方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、疲労を感じていなかったものの、睡眠時間が3時間であったこと、海上が平穏であったこと、付近に他船を認めなかったこと、自動操舵であったこと、及び椅子に腰を掛けた状態で見張りを行っていたことから、緊張感が緩んで覚醒水準が低下し、居眠りに陥ったものと考えられる。</p> <p>船橋航海当直警報装置は、航海士Aが変針予定場所の手前で居眠りに陥ったものの、設定時間が約12分となっていたこと、変針予定場所が臼島の手前1.8M付近であったこと、及び航海士Aが臼島の約100m手前で目覚めたことから、作動しなかったものと考えられる。</p> <p>乗揚時刻は、本船のAIS記録における13時43分～46分までの移動距離及び対地速力から推算し、13時45分ごろであったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、姫島北北西方沖を自動操舵により西南西進中、単独の船橋当直に当たっていた航海士Aが居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して臼島東方沖の浅所に乗り揚げ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"> ・ 操船者は、眠気を催した際、外気に当たるなどして眠気を覚ましたり、船長に報告して他の乗組員と船橋当直を交替するなど、同当直中の居眠り防止を図ること。 ・ 船橋航海当直警報装置は、適正な時間に設定すること。

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
13:12:47	33-35-36.6	130-00-01.8	251	250	10.0
13:13:06	33-35-35.4	129-59-58.2	251	250	10.0
13:16:27	33-35-25.2	129-59-19.8	252	250	10.0
13:17:27	33-35-22.2	129-59-08.4	251	250	10.0
13:18:06	33-35-19.8	129-59-00.6	251	250	10.1
13:19:06	33-35-17.4	129-58-49.2	253	250	10.1
13:20:46	33-35-12.6	129-58-30.0	243	250	10.1
13:21:46	33-35-09.6	129-58-18.0	254	250	10.2
13:22:26	33-35-07.2	129-58-10.2	253	250	10.3
13:24:06	33-35-02.4	129-57-50.4	252	250	10.4
13:25:06	33-34-58.8	129-57-38.4	251	250	10.4
13:26:06	33-34-55.2	129-57-26.4	259	240	10.4
13:30:47	33-34-39.0	129-56-33.6	251	251	9.7
13:32:06	33-34-35.4	129-56-18.6	253	251	9.9
13:37:37	33-34-16.8	129-55-13.8	257	241	10.4
13:38:26	33-34-13.8	129-55-04.2	257	240	10.3
13:40:05	33-34-07.8	129-54-45.0	252	250	10.1
13:43:06	33-33-58.2	129-54-10.8	251	252	10.1
13:46:26	33-33-53.4	129-53-51.6	249	353	0.1

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 本船の状況



写真2 本船の損傷状況

