

船舶事故調査報告書

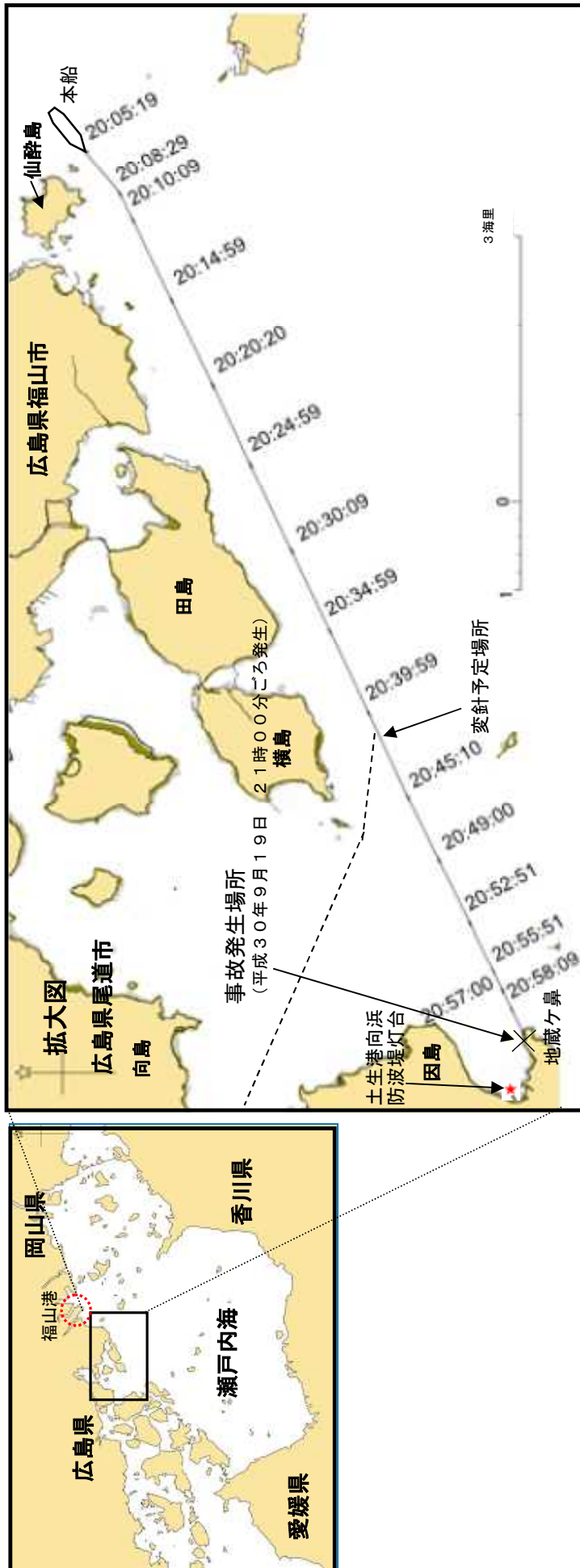
令和元年9月4日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年9月19日 21時00分ごろ
発生場所	広島県尾道市因島地藏ヶ鼻北側付近 <small>いんのしまじぞうがはな</small> 土生港向浜防波堤灯台から真方位097°1,100m付近 （概位 北緯34°17.9′ 東経133°12.6′）
事故の概要	油タンカー兼液体化学薬品ばら積船新進丸は、西南西進中、浅所に乗り揚げた。 新進丸は、球状船首底部の凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月21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	油タンカー兼液体化学薬品ばら積船 新進丸、749トン 141640、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、株式会社日隆 74.15m×11.50m×5.20m、鋼 電動機2基、1,000kW（合計）、平成24年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年4月10日 免状交付年月日 平成28年11月28日 免状有効期間満了日 令和4年4月9日
死傷者等	なし
損傷	球状船首底部並びに船底外板に凹損及び擦過傷、推進器翼に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、空船で、平成30年9月19日19時45分ごろ山口県下関市六連島の油槽所に向けて福山港を出港した。 本船は、船長が、出港操船に引き続いて単独の船橋当直に就き、広島県福山市仙酔島 <small>せんすい</small> 南方沖で、手動操舵から自動操舵に切り替え、針路を約245°（真方位、以下同じ。）に設定し、約12.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。

	<p>船長は、操舵装置後方の椅子に腰を掛けた姿勢で操船にあたり、福山市田島南方沖を西南西進中、眠気を感じたが、軽い眠気であったので居眠りすることはないと思い、同じ姿勢で航行を続けていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、船長が、目覚めて船首方に陸岸を認め、急いで右舵を取り、主機を中立運転としたが、21時00分ごろ因島地藏ヶ鼻北側の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、乗組員に各部の異常、浸水及び漏油の有無を確かめさせるとともに、本事故の発生を運航管理会社等に報告したのち、20日満潮時に自力離礁し、広島県三庄湾^{みつしのしょう}に投錨して船底検査を行い、その後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、写真2 本船の損傷状況(船底部)、写真3 本船の損傷状況(推進器部) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約2.1mであった。</p> <p>本船は、船橋航海当直警報装置が操舵室に設置されていたが、船長が福山港入港時に同装置のスイッチを切り、その後スイッチを入れるのを忘れていた。</p> <p>船長は、18日19時45分ごろ福山港に入港し、19日05時30分ごろ起床して出港時まで書類整理等を行っていた。</p> <p>船長は、持病等もなく、薬も服用していなかった。</p> <p>船長は、本事故後、周囲に他船を認めず、海上が平穏であったので気が緩み、居眠りに陥ったと思った。</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、田島南方沖を自動操舵で西南西進中、船長が、単独で船橋当直中に居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して航行を続け、因島地藏ヶ鼻北側の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>船長は、周囲に他船を認めなかったこと、海上が平穏であったこと及び椅子に腰を掛けて自動操舵によって操船していたことから、気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、船長が出港時にスイッチを入れ忘れたことから、作動しなかったものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が田島南方沖を自動操舵で西南西進中、船長が、単独で船橋当直中に居眠りに陥ったため、変針予定場所を通過して航行を続け、因島地藏ヶ鼻北側の浅所に乗り揚げたものと推定される。</p>

再発防止策	<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">・ 船橋航海当直者は、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。・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶においては、航海中、常に作動状態にしておくとともに、同警報装置のセンサ取付角度等を適切に調整し、休止時間を可能な限り短く設定すること。
--------------	--

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 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
20:05:19	34-22-38.6	133-24-37.0	204	203.8	12.3
20:08:29	34-22-15.5	133-24-02.0	245	244	12.1
20:10:09	34-22-06.9	133-23-40.1	245	245.5	12.1
20:14:59	34-21-41.8	133-22-35.2	245	244.7	12.3
20:20:10	34-21-15.2	133-21-25.1	245	245.6	12.3
20:24:59	34-20-50.7	133-20-20.1	245	246.4	12.3
20:30:09	34-20-24.2	133-19-09.8	245	246.3	12.4
20:34:59	34-19-59.5	133-18-04.2	245	245.2	12.3
20:39:59	34-19-34.1	133-16-56.6	246	246.6	12.3
20:45:10	34-19-08.2	133-15-46.8	245	246.5	12.3
20:49:00	34-18-48.4	133-14-55.7	245	244.9	12.1
20:52:51	34-18-28.6	133-14-04.6	245	245.3	12.3
20:55:51	34-18-13.1	133-13-24.2	245	244.9	12.3
20:57:00	34-18-07.2	133-13-08.8	245	244.6	12.2
20:58:09	34-18-01.2	133-12-53.2	243	244.8	12.1
20:59:30	34-17-54.1	133-12-35.3	250	245.2	11.8
21:00:07	34-17-53.4	133-12-31.4	259	264.2	4.6

※ 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



写真2 本船の損傷状況（船底部）



写真3 本船の損傷状況（推進器部）

