

船舶事故調査報告書

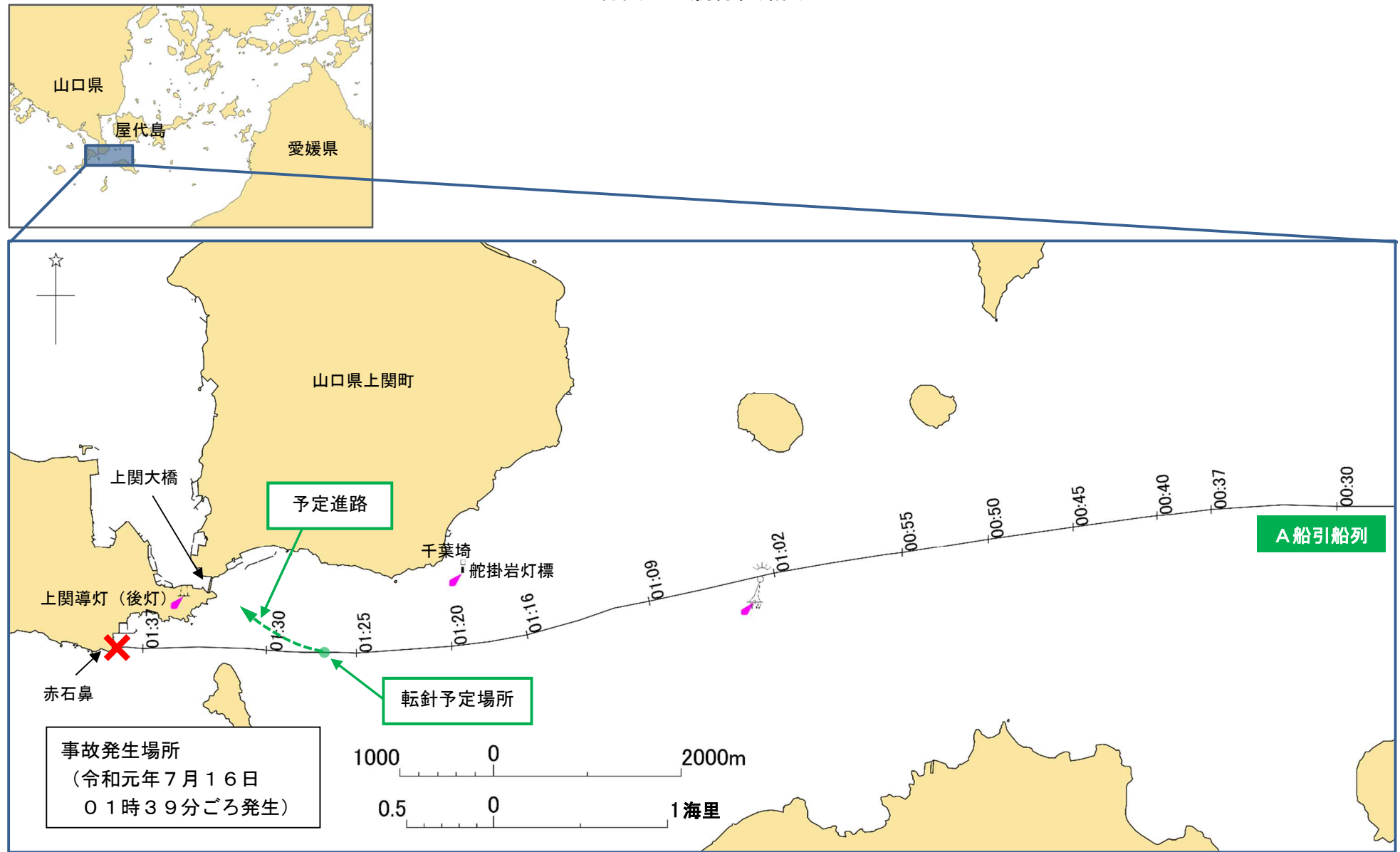
令和2年3月4日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和元年7月16日 01時39分ごろ
発生場所	山口県上関町赤石鼻付近 上関導灯（後灯）から真方位233° 910m付近 （概位 北緯33° 49.5′ 東経132° 06.4′）
事故の概要	引船第二光勝丸は、バージSANYOをえい航して西進中、第二光勝丸が浅所に乗り揚げた。 第二光勝丸は、船底部外板に凹損を生じた。
事故調査の経過	令和元年9月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	A 引船 第二光勝丸、19トン 291-38208 広島、光勝海運有限会社（船舶所有者）、 森海運株式会社（船舶借入人、A社） 15.49m (Lr) × 4.80m × 1.83m、鋼 ディーゼル機関、588.4kW、平成10年7月 B バージ SANYO、総トン数不詳 なし、博成海運株式会社 50.0m × 20.0m × 2.5m、鋼 機関なし
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 39歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年1月16日 免許証交付日 平成27年1月16日 （令和2年1月15日まで有効） 甲板員A 男性 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成24年9月14日 免許証交付日 平成29年8月22日 （令和4年9月17日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船底部外板に凹損 B なし</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時、潮高 約148cm（大島）</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、クレーンポスト2基を積載したB船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、令和元年7月15日14時00分ごろ山口県徳山下松港第3区に向けて愛媛県東予港を出港した。</p> <p>A船は、GPSプロッター及びレーダーを起動させ、甲板員Aが、16日00時00分ごろ山口県周防大島町沖家室島南方沖で船長Aから船橋当直を引き継ぎ、操舵室中央背面に取り付けられた椅子に腰を掛けて単独で操船に当たり、同町屋代島南方沖を約6.0～6.5ノットの対地速力で自動操舵により西進した。</p> <p>船長Aは、予定航路としている上関大橋下通過時は自身が操船に当たる予定としていたので、甲板員Aに対し、同橋手前になったら知らせるように指示し、操舵室後方のスペースに横になった。</p> <p>A船引船列は、甲板員Aが、上関町千葉崎南東方沖で、針路を赤石鼻に向く真方位約269°とし、周囲に航行の支障となる船舶がない中、航行を続けた。</p> <p>甲板員Aは、舵掛岩灯標を右舷側に見て通過した後、上関大橋南東方沖で同橋に向けて右転する予定で航行を続けていたところ、いつしか居眠りに陥り、01時39分ごろ衝撃で目覚めてA船が赤石鼻付近の浅所に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長Aは、衝撃で目覚め、甲板員Aと共にA船及びB船の浸水や油流出の有無等を確認していたところ、来島海峡海上交通センターからVHF無線電話で安否確認の連絡を受けたが、A船及びB船に航行の支障となる損傷がなく、潮位が上がるのを待てば自力離礁できると思い、問題ない旨を回答するとともに、A社に本事故の発生を報告した。</p> <p>船長Aは、潮位が上がるのを待っていたところ、04時00分ごろ海上保安庁の巡視艇が来たので、本事故の発生を伝えた。</p> <p>A船は、07時00分ごろ自力離礁し、A船引船列は、海上保安庁の巡視艇と共に徳山下松港第3区へ向かった。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、写真1 A船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約1.8m、船尾約2.5mであった。</p> <p>甲板員Aは、ふだん、当直中に眠気を感じた際は、飲み物を飲んだり、外に出て外気に当たったり、船長Aを起こして操船を替わってもらふなどの居眠り防止策をとっていたが、本事故時、眠気を感じなかったため、同防止策をとっていなかった。</p>

	<p>甲板員Aは、ふだんから睡眠時間が不規則な状態であったが、東予港出港前日の14日は休日で十分な睡眠時間を確保できており、疲労を感じていなかった。</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>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船引船列は、上関町南方沖を西進中、単独で操船に当たっていた甲板員Aが居眠りに陥り、上関大橋南東方沖の転針予定場所を通過して赤石鼻に向かって航行を続けたことから、A船が赤石鼻付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、周囲に航行の支障となる船舶がいなかったこと、及び椅子に腰を掛けた姿勢で自動操舵により航行していたことから、覚醒水準が低下して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、A船引船列が、上関町南方沖を西進中、単独で操船に当たっていた甲板員Aが居眠りに陥り、上関大橋南東方沖の転針予定場所を通過して赤石鼻に向かって航行を続けたため、A船が赤石鼻付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 船橋当直者は、夜間航行時、眠気を感じなくても居眠りに陥る危険性を考慮し、立って操船に当たったり、手動操舵に切り替えたり、身体を動かしたり、外気に当たったりするなど、居眠りを防止するための措置をとること。 ・ 船舶所有者は、船橋航海当直警報装置の設置が義務づけられていない船舶においても、同装置を設置することが望ましい。 ・ 船長は、船舶事故が発生した際は、速やかに海上保安庁に通報すること。

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位 [※]		対地針路 [※] (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
00:00:31	033-50-23.1	132-18-30.6	270.4	5.9
00:20:32	033-50-20.5	132-16-04.7	268.7	6.2
00:40:38	033-50-16.8	132-13-35.6	263.0	6.1
00:50:38	033-50-08.8	132-12-25.9	262.0	6.0
00:59:28	033-50-00.2	132-11-20.3	262.8	6.4
01:06:45	033-49-51.1	132-10-27.0	258.0	6.3
01:11:35	033-49-44.5	132-09-50.9	254.6	6.1
01:16:31	033-49-35.5	132-09-14.7	256.1	6.3
01:20:33	033-49-31.4	132-08-43.7	265.2	6.6
01:25:32	033-49-29.1	132-08-04.1	271.8	6.5
01:29:32	033-49-29.7	132-07-34.4	272.9	6.1
01:34:32	033-49-31.2	132-06-58.7	268.0	6.2
01:37:31	033-49-30.8	132-06-35.8	269.2	6.2
01:38:31	033-49-31.2	132-06-28.6	273.2	5.7
06:09:34	033-49-31.0	132-06-24.2	117.8	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置である。また、対地針路は真方位である。

写真1 A船

