

# 船舶事故調査報告書

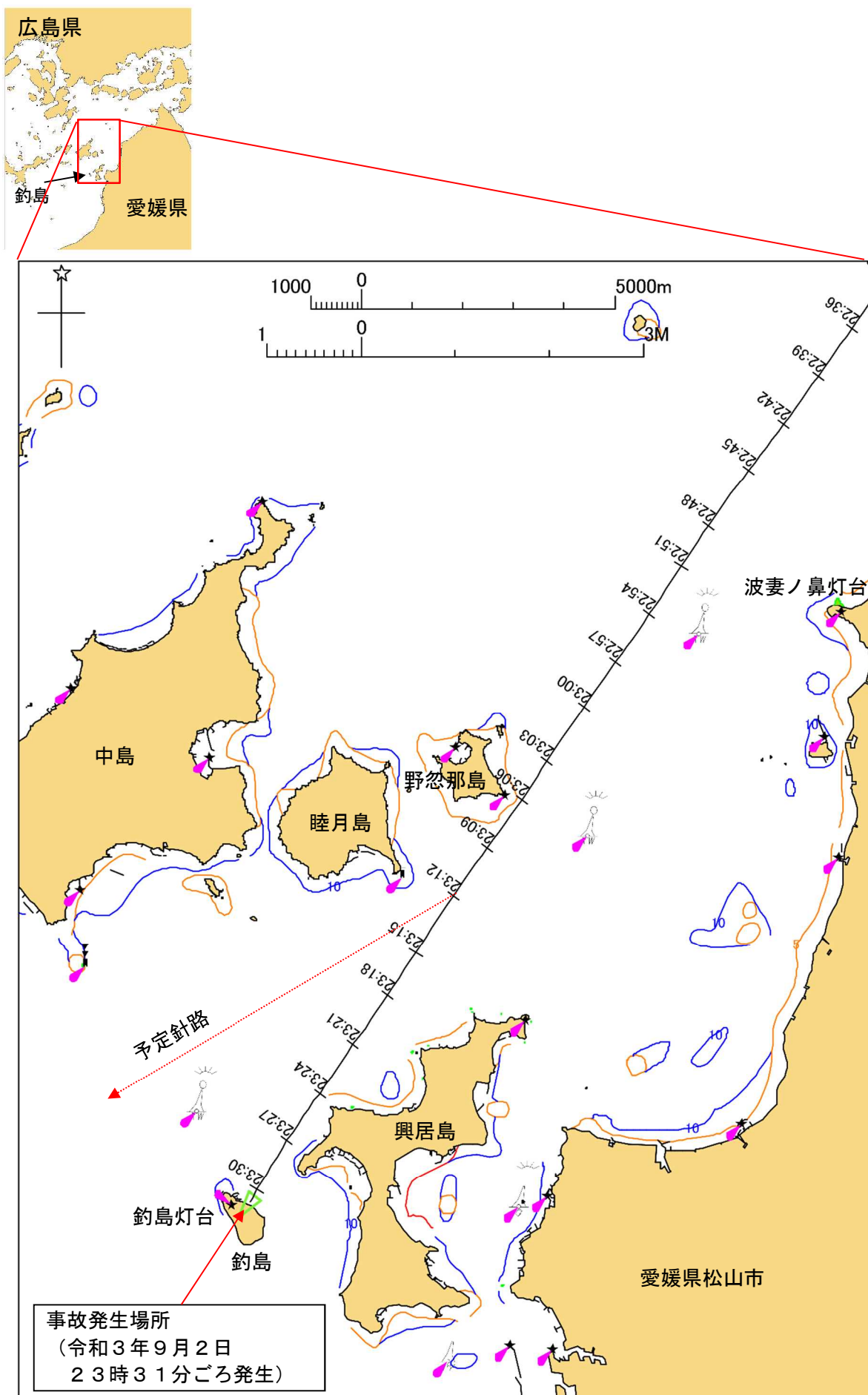
令和4年10月12日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

|   |   |
|---|---|
| 事故種類  | 乗揚  |
| 発生日時  | 令和3年9月2日 23時31分ごろ   |
| 発生場所  | 愛媛県松山市釣島北東岸<br>釣島灯台から真方位083° 380m付近<br>（概位 北緯33° 53.6′ 東経132° 38.6′）  |
| 事故の概要   | 貨物船第百三十六鳳生丸は、南西進中、釣島北東岸に乗り揚げた。<br>第百三十六鳳生丸は、バルバスバウの凹損等を生じた。   |
| 事故調査の経過   | 令和3年9月7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。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | 貨物船 第百三十六鳳生丸、499トン<br>134432、宗田造船株式会社（船舶所有者）、和幸船舶株式会社（船舶借入人）、株式会社北川 SHIPPING（船舶管理会社、A社）<br>69.19m×13.00m×7.32m、鋼<br>ディーゼル機関、1,471kW、平成13年8月23日                                |
| 乗組員等に関する情報  | 船長 63歳<br>五級海技士（航海）<br>免許年月日 平成9年4月1日<br>免状交付年月日 平成29年2月3日<br>免状有効期間満了日 令和4年3月31日<br>航海士 41歳<br>四級海技士（航海）（履歴限定）<br>免許年月日 令和3年6月10日<br>免状交付年月日 令和3年6月10日<br>免状有効期間満了日 令和8年6月9日 |
| 死傷者等  | なし  |
| 損傷  | バルバスバウに凹損、船首部船底に凹損を伴う擦過傷  |
| 気象・海象   | 気象：天気 曇り、風向 南西、風力 1、視界 良好<br>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約196cm（松山）   |
| 事故の経過   | 本船は、船長及び航海士ほか3人が乗り組み、空船で、令和3年   |

|               |   |
|---------------|---|
|               | <p>9月2日20時00分ごろ大分県津久見市津久見港に向け、広島県尾道系崎港を出港した。</p> <p>航海士は、21時50分ごろ来島海峡西口付近で昇橋し、前直者から船橋当直を引き継いで単独の船橋当直につき、法定灯火を表示し、レーダーを4海里（M）レンジとし、約220°（真方位、以下同じ。）の針路及び約11～12ノット（kn）の対地速力で、自動操舵により本船を航行させた。</p> <p>航海士は、レーダーの前に置かれたソファーに背中をもたれた姿勢で船橋当直に当たり、22時50分ごろ松山市野忽那島北東方沖に達したころ、立ち上がって約215°に変針し、レーダーと目視で前路を確認したところ、航行の支障となる船舶を認めなかったので安堵して再びソファーに座ったところ気が緩み、眠気を感じた。</p> <p>航海士は、今まで居眠りしたことがなく、当直交代まで眠気を我慢できると思い、同じ姿勢で船橋当直を続けているうちにいつしか居眠りに陥り、本船は、野忽那島南方沖の変針予定場所を通過した。</p> <p>航海士は、23時31分ごろ衝撃を感じて目覚め、周囲を見て、本船が釣島北東岸に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、自室で休息中、衝撃で目覚め直ちに昇橋し、乗組員に船体の損傷状況の確認を指示し、VHF無線電話で海上保安庁に本事故発生 の通報を行うとともに、携帯電話でA社に同旨の報告を行った。</p> <p>本船は、3日05時53分ごろタグボートにより引き出された後、潜水士による潜水調査が行われ、自力で航行して松山市松山港に向かった。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船の喫水は、船首約1.3m、船尾約3.3mであった。</p> <p>本船は、別の航海士が20時～23時、航海士が23時～02時、船長が02時から05時までそれぞれ船橋当直につく体制としていたが、航海士は寝付けなかったため、1時間早く昇橋し、前直者から船橋当直を引き継いだ。</p> <p>航海士は、荷役時は、甲板上の清掃等の雑用に従事していた。本事故当日は、岡山県笠岡市笠岡港において、揚荷役に約3時間半従事し、揚荷役終了後、尾道系崎港へ移動する際、船橋当直を約2時間行っており、本事故時に疲労を感じていた。</p> <p>航海士は、ふだん眠気を感じた際、ウイングに出て風に当たったり、コーヒーを飲んだりするなどして眠気を払拭していた。</p> <p>本船の船橋には、船橋航海当直警報装置（以下「本件警報装置」という。）が設置されていたが、ふだんから作動させていなかった。</p> <p>船長は、本事故後、本件警報装置が正常に作動することを確認した。</p>   |
| <p>分析</p>     |   |

|  |  |
|--|--|
| <p>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>あり<br/>なし<br/>なし</p> <p>本船は、釣島水道を南西進中、単独で船橋当直についていた航海士が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して釣島に向けて同じ針路で航行を続けたことから、釣島北東岸に乗り揚げたものと推定される。</p> <p>航海士は、航行の支障となる船舶を認めずに安堵して気が緩んだこと及び当直交代まで眠気を我慢できると思い、ソファーに背中をもたれた姿勢で自動操舵として船橋当直を続けたことから、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><b>原因</b></p>   | <p>本事故は、夜間、本船が、釣島水道を南西進中、単独で船橋当直についていた航海士が居眠りに陥り、変針予定場所を通過して釣島に向けて同じ針路で航行を続けたため、釣島北東岸に乗り揚げたものと推定される。</p>   |
| <p><b>再発防止策</b></p>                                      | <p>A社は、本事故後、操舵室からソファーを撤去した。</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"> <li>・ 船橋当直者は、当直中に眠気を感じた際、身体を動かしたり、外気に当たったり、手動操舵に切り替えて立って操船に当たるなど、常に眠気を払う動作を取ること。</li> <li>・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶においては、航行中は常時作動させること。</li> </ul> |

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

| 時刻<br>(時:分:秒) | 船位※               |                   | 対地針路※<br>(°) | 船首方位※<br>(°) | 対地速力<br>(kn) |
|---------------|-------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|
|               | 北緯<br>(° - ' - ") | 東経<br>(° - ' - ") |              |              |              |
| 22:30:10      | 34-03-55.4        | 132-47-09.2       | 220.8        | 220          | 11.9         |
| 22:33:09      | 34-03-27.2        | 132-46-42.3       | 217.9        | 219          | 12.1         |
| 22:36:09      | 34-02-57.3        | 132-46-16.8       | 215.4        | 217          | 12.3         |
| 22:39:09      | 34-02-26.4        | 132-45-51.1       | 215.6        | 217          | 12.6         |
| 22:42:10      | 34-01-56.0        | 132-45-24.4       | 216.4        | 218          | 12.4         |
| 22:45:10      | 34-01-26.1        | 132-44-57.3       | 216.3        | 216          | 12.4         |
| 22:48:40      | 34-00-50.7        | 132-44-26.4       | 216.3        | 216          | 12.4         |
| 22:51:09      | 34-00-25.0        | 132-44-05.9       | 214.4        | 214          | 12.5         |
| 22:54:09      | 33-59-53.9        | 132-43-41.0       | 213.7        | 212          | 12.4         |
| 22:57:09      | 33-59-23.6        | 132-43-15.3       | 216.0        | 213          | 11.9         |
| 23:00:09      | 33-58-54.4        | 132-42-50.6       | 213.0        | 211          | 11.9         |
| 23:03:40      | 33-58-19.6        | 132-42-22.4       | 213.4        | 212          | 11.7         |
| 23:06:09      | 33-57-55.1        | 132-42-03.0       | 213.7        | 213          | 12.0         |
| 23:09:09      | 33-57-24.5        | 132-41-36.9       | 215.0        | 213          | 12.8         |
| 23:12:09      | 33-56-53.3        | 132-41-10.2       | 214.8        | 213          | 12.3         |
| 23:15:39      | 33-56-16.9        | 132-40-41.4       | 212.7        | 212          | 12.6         |
| 23:18:09      | 33-55-49.9        | 132-40-20.2       | 214.5        | 213          | 13.0         |
| 23:21:10      | 33-55-17.9        | 132-39-53.5       | 215.9        | 213          | 12.6         |
| 23:24:10      | 33-54-47.2        | 132-39-27.8       | 217.5        | 214          | 12.7         |
| 23:27:10      | 33-54-16.8        | 132-39-02.7       | 211.6        | 212          | 12.2         |
| 23:30:09      | 33-53-45.3        | 132-38-39.8       | 210.6        | 212          | 12.2         |
| 23:30:39      | 33-53-40.0        | 132-38-36.1       | 210.1        | 213          | 12.0         |
| 23:31:39      | 33-53-37.5        | 132-38-34.4       | 211.4        | 217          | 0.0          |

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から53m、船尾から16mであった。また、対地針路及び船首方位は、真方位である。