

船舶事故調査報告書

令和6年11月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年5月26日 22時57分ごろ
発生場所	愛媛県松山市中島南西岸 部屋ノ鼻灯台から真方位207° 220m付近 （概位 北緯33° 58.0′ 東経132° 34.7′）
事故の概要	貨物船盛明丸は、北東進中、中島南西岸に乗り揚げた。 盛明丸は、船底外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年5月30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 盛明丸、499トン 142260、井下海運株式会社（A社） 74.60m×12.00m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成26年8月6日
乗組員等に関する情報	船長 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成22年8月6日 免状交付年月日 令和2年8月13日 免状有効期間満了日 令和7年8月12日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に破口等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、石灰石1,530tを積み、令和6年5月26日16時00分ごろ、兵庫県加古川港に向け、山口県宇部港を出港した。 本船は、出港時から船長が単独の船橋当直に当たり、電子海図表示装置及びレーダー1台を起動してレーダーのレンジを1.5海里（M）に設定し、約12～13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していた。 船長は、22時40分ごろ、松山市二神島北西方沖で自動操舵のダ

	<p>イヤルを回し、針路を中島北西部の部屋ノ鼻北方沖に定めて北東進したが、針路が徐々に右偏して中島南西岸に向いていることに気付いていなかった。</p> <p>船長は、22時50分ごろ、19時ごろから催していた吐き気と下痢の症状を我慢できなくなり、レーダーと目視で周囲に危険な関係になる船舶がないことを確認したが、針路が中島南西岸に向いていることに気付かないまま、船橋下のトイレに入った。</p> <p>本船は、設定された時間内に船橋内の乗組員の動きが感知されないと警報音が鳴る船橋航海当直警報装置（以下「本件装置」という。）が船橋内に設置されており、本事故時、設定時間が6分間に設定されていた。</p> <p>船長は、トイレの中で、本件装置の警報音が聞こえたので、船橋に上がったところ、22時57分ごろ、大きな振動を感じて機関を中立にしたが、中島南西岸に乗り揚げた。</p> <p>船長は、海上保安庁に本事故の発生を通報し、損傷状況の調査を行った後、A社に携帯電話で報告した。</p> <p>本船は、28日00時24分ごろ、A社が手配して来援した2隻の引船により離礁した。</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 船橋内 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、18時ごろ食事をとった後、19時ごろ、突然、吐き気と下痢の症状が生じて、その後20時ごろにも同様の症状が生じたが、症状は、いずれ治まると思い、他の乗組員に当直の交替を依頼しなかった。</p> <p>船長は、周囲に危険な関係になる船舶もおらず、短時間であれば、船橋を無人にしても大丈夫と思っていた。</p> <p>本船は、船橋当直時間を4時間交替の輪番制で定めていたが、船長は、他の乗組員には、日頃から船倉清掃等の重労働をさせていたので、負担を軽減しようと思い、長時間の船橋当直についており、本事故時出港時から連続で船橋当直についていた。</p> <p>本船のトイレは、船橋左舷後方の出入り口から出て、階段を降りた場所にあった。</p> <p>本船の喫水は、船首約3.35m、船尾約5.05mであった。</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、中島南西方沖を自動操舵で北東進中、船長が、単独で船橋当直中、吐き気と下痢の症状が生じた際、短時間であれば船橋を無人としても大丈夫と思い、船橋下のトイレに入り、船橋を無人にしたこ</p>

	<p>とから、中島南西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋を無人にする前、レーダーと目視で周囲に衝突のおそれのある船舶がないことを確認したが、針路が徐々に右偏して中島南西岸に向いていることに気付いていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、18時ごろ食事をとった後、19時ごろ、突然、吐き気と下痢の症状が出て、その後20時ごろにも同様の症状が出たが、症状は、いずれ治まると思い、他の乗組員に当直の交替を依頼しなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、他の乗組員には、日頃から船倉清掃等の重労働をさせており、負担を軽減しようと思い、長時間の船橋当直についており、本事故時出港時から連続で船橋当直についていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、中島南西方沖を自動操舵で北東進中、船長が、単独で船橋当直中、吐き気と下痢の症状を生じたので、レーダーと目視で周囲に衝突のおそれのある船舶がないことを確認した上で、短時間であれば船橋を無人としても大丈夫と思い、船橋下のトイレに入り、船橋を無人にしたため、針路が徐々に右偏して中島南西岸に向いていることに気付かないまま、中島南西岸に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、体調不良となり船橋を離れる際は、他の乗組員に昇橋を求めて、船橋を無人としないこと。 ・ 船橋当直者は、体調管理に努め、体調不調を感じた際は、船橋当直の交替を行うこと。 ・ 船長は、船舶で定められた船橋当直時間に従って、当直を行うこと。

付表1 本船の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 (° -' -")		
22:35:42	033-55-45.23	132-30-05.06	46.7	13
22:36:41	033-55-54.22	132-30-16.41	44.8	13.1
22:37:41	033-56-03.32	132-30-27.35	44.8	13.1
22:38:41	033-56-13.01	132-30-38.24	44.8	13.1
22:39:41	033-56-21.56	132-30-50.12	59.4	12.3
22:40:41	033-56-26.77	132-31-03.13	63.1	11.7
22:43:13	033-56-40.12	132-31-33.95	62.2	11.5
22:43:41	033-56-42.82	132-31-39.93	60.9	11.8
22:44:43	033-56-48.13	132-31-53.36	65.4	12.3
22:45:42	033-56-52.97	132-32-06.79	69	12.5
22:46:42	033-56-57.62	132-32-21.09	67.5	12.9
22:47:42	033-57-02.95	132-32-35.38	64	13.1
22:49:12	033-57-11.49	132-32-57.35	63.9	13.3
22:50:41	033-57-20.77	132-33-17.88	61.1	12.9
22:52:14	033-57-30.18	132-33-39.29	63.7	12.9
22:52:41	033-57-32.87	132-33-45.50	63.2	12.8
22:53:41	033-57-38.75	132-33-59.09	61.5	12.5
22:54:41	033-57-44.78	132-34-12.52	60.7	12.3
22:55:41	033-57-51.01	132-34-25.33	54.9	12.3
22:56:41	033-57-58.61	132-34-37.00	51.5	12
22:57:40	033-58-02.56	132-34-43.40		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、船首から約64m、船尾から約11m、左舷から約11m、右舷から約2mであった。また、対地針路は真方位である。

写真1 本船



写真2 船橋内

レーダー

電子海図表示装置

