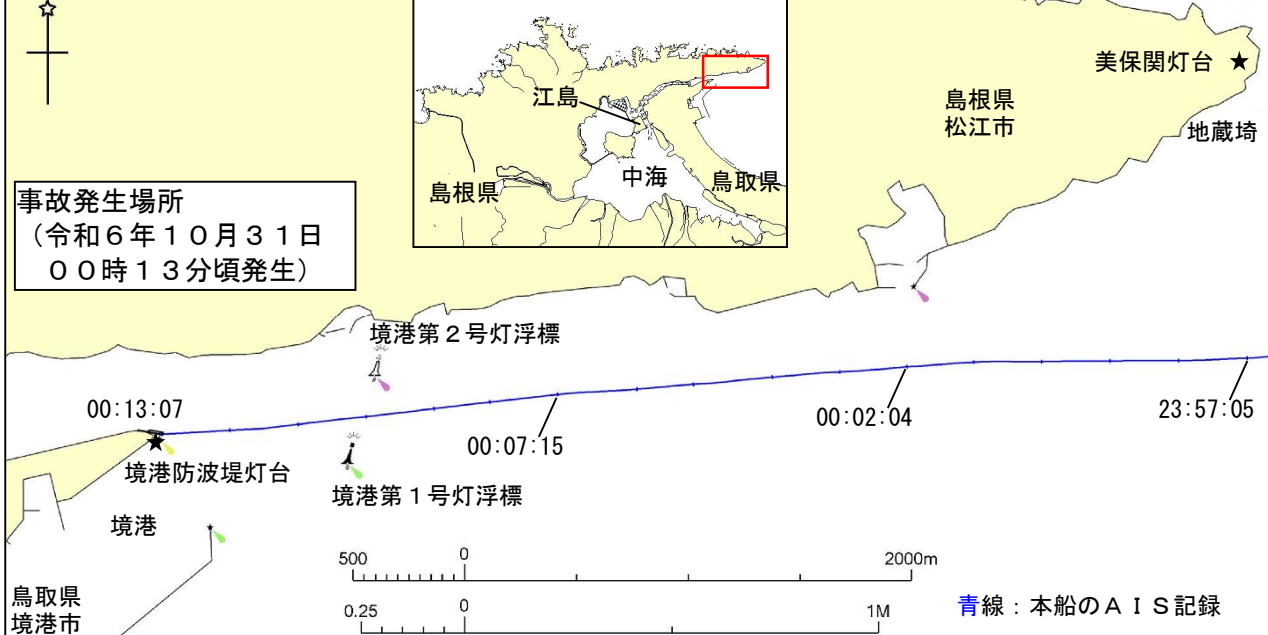


船舶事故調査報告書

令和7年11月19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 高橋 明 子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年10月31日 00時13分頃
発生場所	境港第2区 境港防波堤灯台から真方位306°55m付近 (概位 北緯35°33.1′ 東経133°16.3′)
事故の概要	貨物船 ^{だいたい} 大泰丸は、西進中、捨石に乗り揚げた。 大泰丸は、船首部船底外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年11月8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 大泰丸、369トン 142185、有限会社鳥本商会（A社） 67.83m×11.00m×6.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成26年4月2日
乗組員等に関する情報	船長 68歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年6月24日 免状交付年月日 令和5年3月30日 免状有効期間満了日 令和10年6月23日
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に凹損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、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（A社社長）ほか3人が乗り組み、石膏 ^{こう} 約1,215tを積載し、揚げ荷役の目的で、令和6年10月30日12時50分頃、島根県松江市江島 ^{えしま} に向け、京都府舞鶴港を出港した。 船長は、20時30分頃、鳥取県鳥取市長尾鼻北東方沖で、前直の航海士と船橋当直を交替し、レーダー1台及びGPSプロッターを作動させて、船橋中央の舵輪の前に立った姿勢をとり、本船を約10ノット（kn）の対地速力で自動操舵とし操船していた。 船長は、23時30分頃、当直交替の時刻となり、別の航海士が昇

	<p>橋したが、１時間程で境港へ到着するので、引き続き単独で操船を続けることを航海士に話し、航海士は降橋した。</p> <p>船長は、３１日００時０２分頃、手動操舵とし、船首方に見える境港第１号灯浮標の緑色灯と境港第２号灯浮標の赤色灯との間に向け、本船を西進させた。</p> <p>船長は、００時０７分頃、突然、全身痙攣^{けいれん}を起こして吐き気を催し、意識が朦朧^{もうろう}とした状態となって意識を失った。</p> <p>本船は、西進を続け、００時１３分頃、境港防波堤北側の捨石に乗り揚げた。（図１参照）</p>
<p>事故発生場所 （令和６年１０月３１日 ００時１３分頃発生）</p>	 <p>図１ 航行経路図</p>
	<p>船長は、船橋内の床に倒れていたが、乗揚時の衝撃で意識が戻り、００時３０分頃に無線で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、体調不良となり１１時１３分頃に島根県防災航空隊ヘリコプターにより、本船から吊り上げ救助され、その後、鳥取県米子市所在の病院に搬送された。</p> <p>船長は、入院後、医師に痙攣重積発作と診断された。</p> <p>本船は、１１月１日、来援した引船により引き出された。</p> <p>（付表１ 本船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 船長の経験</p> <p>船長は、学校を卒業後、外航船舶に乗務し、約３６年前から家業の内航運航会社の船舶に乗務していた。</p> <p>(2) 船長の体調及び服用薬等</p> <p>船長は、１０月２８日頃から気管支が痛くなり、３０日の朝はふだんから服用している降圧薬と共に、市販の気管支痛の緩和薬を服用していた。</p>

	<p>船長は、３０日１８時３０分頃に夕食をとった。</p> <p>船長によれば、長期休暇を取ることなく自社船舶の運航に従事しており、疲労が蓄積していたかもしれないが、本船の出航前は事務作業が主で、操船時に眠気を感じることはなかったとのことであった。</p> <p>船長が服用していた降圧薬及び気管支痛の緩和薬の説明書には、重大な副作用の自覚症状について、急な意識の低下、気を失う、嘔吐の記載があった。（本事故当時の船長の状態に当てはまる自覚症状についてのみ記載）</p> <p>船長は、本事故以前、薬の副作用の自覚症状を感じたことはなかった。</p> <p>(3) 医師の見解</p> <p>船長が本事故後に入院した病院の医師によれば、次のとおりであった。</p> <p>船長は、搬送された際、体内のカルシウムやナトリウムの値が少ない症状があったが、入院後に点滴などで補正して改善した。</p> <p>体内のナトリウムの値が低くなって全身痙攣を起こすことがあり、その原因としては、体調の悪化、薬の服用や脳震盪などの体内の変化やそれらが同時に発生した場合などが考えられる。船長が操船中に突然、全身痙攣を起こして吐き気を催し、意識が朦朧とした状態となって意識を失ったのは、これらのいずれかが影響した可能性がある。</p> <p>(4) その他</p> <p>本船の喫水は、船首約３．３０ｍ、船尾約４．２０ｍであった。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、境港において、西進中、単独で当直中の船長が、突然、全身痙攣を起こして吐き気を催し、意識が朦朧とした状態となって意識を失ったことから、操船不能となり、境港防波堤北側の捨石に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、体調の悪化や薬の服用などによって体内のナトリウムの値が低くなるなどして、突然、全身痙攣を起こして吐き気を催し、意識が朦朧とした状態となって意識を失った可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、境港において、本船が、西進中、単独で当直中の船長が、突然、全身痙攣を起こして吐き気を催し、意識が朦朧とした状態となって意識を失ったため、操船不能となり、境港防波堤北側の捨石に乗り揚げたものと考えられる。</p>

再発防止策	<p>A社は、本事故後、入出港や狭水道の航行時に、船橋当直を2人体制とした。</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"> ・乗組員は、体調管理に努め、船橋当直時に体調に不調を感じたときは、当直を交替するか2人当直体制とすること。 ・乗組員は、体調の悪化や薬の服用などにより副作用の症状が発生し、体調が急変する可能性があることに留意の上、事前に医師又は薬剤師に注意事項を確認して薬を服用することが望ましい。
-------	---

付表 1 A 船の A I S 記録 (抜粋)

時 刻 (時 : 分 : 秒)	船 位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北 緯 (° -' -")	東 経 (° -' -")		
23:57:05	035-33-19.63	133-19-32.75	267.1	10.0
23:58:04	035-33-19.29	133-19-20.54	270.2	9.9
23:59:04	035-33-19.23	133-19-08.37	270.0	9.9
00:00:04	035-33-19.13	133-18-56.24	269.8	9.9
00:01:04	035-33-19.04	133-18-44.20	267.5	9.8
00:02:04	035-33-18.39	133-18-32.34	266.5	9.7
00:03:04	035-33-17.64	133-18-20.40	265.9	9.8
00:04:04	035-33-16.88	133-18-08.45	265.4	9.8
00:05:15	035-33-15.86	133-17-54.45	265.2	9.8
00:06:04	035-33-15.16	133-17-44.42	266.1	9.9
00:07:15	035-33-14.39	133-17-30.34	263.9	9.9
00:08:15	035-33-13.29	133-17-18.29	263.7	9.8
00:09:05	035-33-12.36	133-17-08.37	263.5	9.8
00:10:05	035-33-11.21	133-16-56.37	263.4	9.9
00:11:05	035-33-10.10	133-16-44.26	263.8	9.9
00:12:05	035-33-09.24	133-16-32.15	265.6	10.0
00:13:01	035-33-08.70	133-16-20.74	267.8	8.1
00:13:07	035-33-08.71	133-16.20.11	270.7	4.8
00:13:12	035-33-08.72	133-16-19.84	273.3	3.1
00:13:18	035-33-08.74	133-16-19.75	273.7	1.1
00:13:24	035-33-08.74	133-16-19.73	273.7	0.4
00:13:32	035-33-08.74	133-16-19.73	273.7	0.1
00:13:38	035-33-08.73	133-16-19.74	273.7	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、船首から約55m、船尾から約13m、左舷から約2m、右舷から約9mであった。また、対地針路は真方位である。