

# 船舶事故調査報告書

令和7年2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 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年2月25日 21時10分ごろ
発生場所	鹿児島県長島町長島北方沖 <small>まで</small> 待島灯台から真方位287° 120m付近 （概位 北緯32° 16.6′ 東経130° 11.3′）
事故の概要	引火性液体物質ばら積船かいうん丸は、北東進中、浅所に乗り揚げた。 かいうん丸は、船底外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年2月28日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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。
<b>事実情報</b> 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	引火性液体物質ばら積船 かいうん丸、381トン 135880、アルコール海運倉庫株式会社（A社） 54.75m×9.40m×4.25m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成9年5月8日 （写真1 参照）
	
	写真1 本船の外観
乗組員等に関する情報	船長 38歳 四級海技士（航海） 免許年月日 令和5年3月24日 免状交付年月日 令和5年3月24日 免状有効期間満了日 令和10年3月23日

死傷者等	なし
損傷	船底外板に凹損、左舷側ビルジキールに曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、空船で、船首約2.20m、船尾約2.90mの喫水により、令和6年2月24日06時50分ごろ鹿児島県出水市米ノ津港<small>いずみこめのつ</small>に向けて阪神港神戸区を出航し、関門海峡、平戸瀬戸を通過した。</p> <p>本船は、船長及び甲板部の乗組員2人がそれぞれ4時間ずつの船橋当直を行う体制で、25日18時30分ごろ船長が航海士と交替して船橋当直に就き、操舵スタンド後方に置いた椅子に腰を掛け、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、熊本県天草下島南方沖で左転し、長島海峡に向かった。(写真2参照)</p> <div data-bbox="730 808 1257 1256" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真2 船長の操船姿勢</p> <p>船長は、長島海峡に入ると、周囲に他船を認めず、海上も平穏で、気が緩んで眠気を感じるようになり、ふだん炭酸水を飲んで眠気を覚ましていたので、炭酸水を飲めば居眠りすることはないと思い、炭酸水を飲み始めた。</p> <p>船長は、長島北西岸の鳴瀬鼻<small>なるせ</small>西方沖で、自動操舵によって長島町待島に向けて本船を約11ノットの対地速力で北東進させ、熊本県天草市上<small>かみまて</small>的島を左舷正横に見る頃変針するつもりで、操船を続けていたところ、いつしか居眠りを始め、21時10分ごろ本船が待島西方沖の浅所に乗り揚げた。(図1、写真3参照)</p>

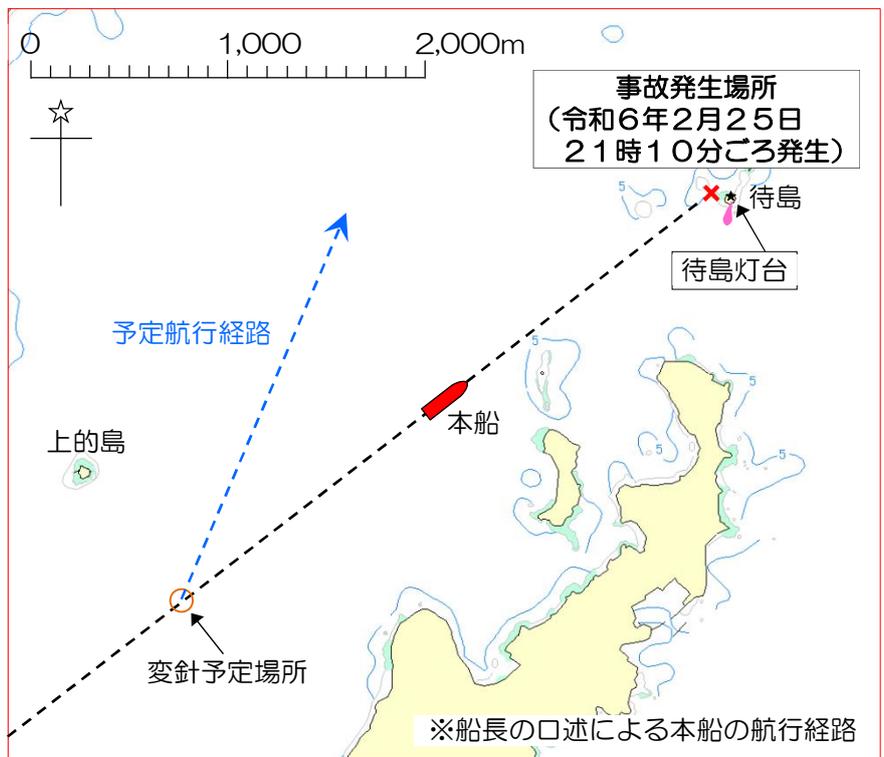


図1 事故発生経過概略図



写真3 本船の乗揚状況 (2月26日撮影)

機関長は、乗場の衝撃で異変に気付いて昇橋したところ、船長が目を覚ましていたものの、もうろうとした様子であったので、主機を中立運転として船長に声を掛けた。

船長は、完全に目が覚め、GPSプロッターを確認して本船が待島西方沖の浅所に乗り揚げたことを知り、携帯電話で海上保安庁への通報及びA社への連絡を行ったのち、乗組員に指示して各部を点検させ、浸水はない旨の報告を受けた。

船長は、バラストタンクの排水作業を行って離礁を試みたが、離礁できず、26日、A社が手配したタグボートによって本船が引き出され、自力航行させて米ノ津港に向かった。

その他の事項

(1) 船長の航行経験及び健康状態

船長は、長島海峡での夜間航行の経験が豊富で、本事故当時、睡眠が不足したり、疲労が蓄積したりするような状態ではなく、健康状態は良好であった。

(2) 本船に備えられた船橋航海当直警報装置及びその作動状況

本船は、赤外線センサーで船橋内の人の動きを感知し、一定時間動きがない場合に警報ブザーを鳴らす機能を持つ船橋航海当直警報装置が船橋後部の壁に備えられていた。

船長は、船橋当直中に居眠りをしたことがなく、また、本船では居眠り運航による事故は発生したことがなかったため、船橋航海当直警報装置を使用しなくても居眠り運航になることはないと思い、同装置を作動させていなかった。

(写真4、写真5 参照)



写真4 船橋後部の状況

	<div data-bbox="746 185 1131 521" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="790 546 1182 577">写真5 船橋航海当直警報装置</p> <p data-bbox="555 645 1430 869">(3) 船橋航海当直警報装置に関する法令 船員法施行規則（昭和22年運輸省令第23号）第3条の18では、船橋航海当直警報装置を備える船舶の船長は、当該船舶の航行中は、同装置を常時作動させておかなければならないと規定されている。</p>
<p data-bbox="165 887 225 918"><b>分析</b></p> <p data-bbox="193 936 448 1106">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 data-bbox="549 936 603 1061">あり なし なし</p> <p data-bbox="549 1079 1430 1249">本船は、長島北方沖を自動操舵で待島に向かって北東進中、船長が、眠気を感じていたものの、椅子に腰を掛けて操船に当たり、居眠りを始めたことから、待島に向かって航行を続け、待島西方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p data-bbox="549 1267 1430 1438">船長は、周囲に他船を認めず、海上も平穏で、安心感から気が緩んで眠気を感じるようになったが、炭酸水を飲めば居眠りすることはないと思い、椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船したことから、覚醒水準が低下して居眠りしたものと考えられる。</p> <p data-bbox="549 1456 1430 1675">船長は、船橋当直中に居眠りをしたことがなく、また、本船では居眠り運航による事故も発生したことがなく、船橋航海当直警報装置を使用しなくても居眠り運航になることはないと思ったことから、同装置を作動させていなかったものと考えられるが、航行中は、同装置を常時作動させておかなければならなかった。</p>
<p data-bbox="165 1702 225 1733"><b>原因</b></p>	<p data-bbox="549 1702 1430 1872">本事故は、夜間、本船が、長島北方沖を自動操舵で待島に向かって北東進中、船長が、眠気を感じていたものの、椅子に腰を掛けた姿勢のまま居眠りしたため、待島西方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p data-bbox="165 1895 309 1926"><b>再発防止策</b></p>	<p data-bbox="549 1895 1430 1975">A社は、本事故後、担当者を本船に派遣し、船長に対して航行中は船橋航海当直警報装置を常時作動させておくよう指導を行った。</p> <p data-bbox="549 1993 1430 2065">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>・ 船橋航海当直警報装置を備える船舶においては、航行中、同装置を常時作動させておくこと。</li><li>・ 操船者は、眠気を感じた際、椅子に腰を掛けた姿勢のまま操船を続けず、立って体を動かしながら操船に当たったり、外気に当たったりすること。</li></ul>
--	---