

## 船舶事故調査報告書

令和7年7月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年9月11日 23時20分ごろ
発生場所	高知県大月町蒲葵島東南東方沖 柏島灯台から真方位 $210^{\circ}$ 1.6海里 (M) 付近 (概位 北緯 $32^{\circ} 44.7'$ 東経 $132^{\circ} 36.3'$ )
事故の概要	貨物船第二鶴吉丸は、西北西進中、岩礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年9月19日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 第二鶴吉丸、349トン
船舶番号、船舶所有者等	143025、株式会社サンマリン
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部船底に破口を伴う凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、空船で船長ほか4人が乗り組み、船長が操舵スタンドの前に立って単独で船橋当直につき、高知県土佐清水市叶崎西南西方沖を約11.5ノットの対地速力で自動操舵により西北西進していた。</p> <p>船長は、反航していた貨物船2隻と右舷対右舷で通過し、先航していた引船列を追い越した後、レーダーを確認した際、周囲に航行の支障となる他船を見掛けなかったので、船橋後部の椅子に移動して腰を掛けた姿勢で当直を続けていたところ、いつしか居眠りし始めた。</p> <p>本船は、変針予定場所を通過して同じ針路及び速力で航行中、船長が、海上保安庁からのVHF無線電話による呼出しで目を覚まし、船首方至近に島影を認めて左舵を取ったが間に合わず、蒲葵島東南東方沖の岩礁に乗り揚げた。</p> <p>船長は、機関を中立にして、負傷者がいないこと及び浸水していないことを確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報し、船舶所有者に状況を報告した。</p> <p>本船は、乗り揚げてから約50分後に船尾が波で振れた際、後進して自力離礁し、来援した巡視艇が伴走して高知県宿毛市宿毛港に入航した。</p> <p>（図1 参照）</p>

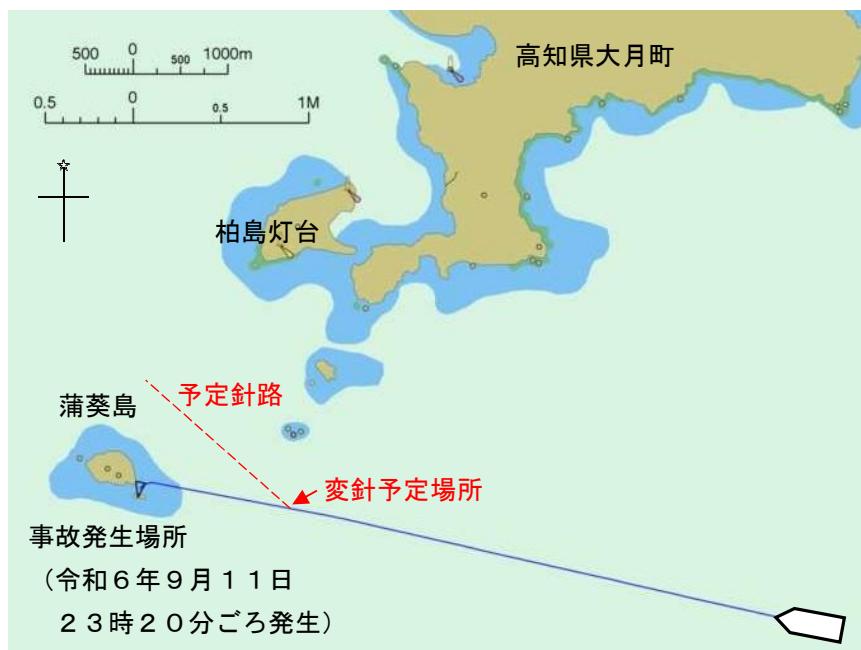


図1 事故発生経過概略図

船長は、ふだん船橋当直中に眠気を感じた場合には、操舵室の外に出たり、立って体を動かしたりしていたが、本事故当時、今まで居眠りしたことがなかったので、居眠りすることはないと想い、椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を続けていた。

本船には、船橋航海当直警報装置が装備されており、4分間人の動きを検知しないと警報が作動するように設定されていたが、本事故当時、同警報は作動しなかった。

本船の喫水は、船首約1.7m、船尾約3.3mであった。

#### 分析

本船は、船長が単独で船橋当直につき、自動操舵により西北西進中、船長が居眠りしたことから、蒲葵島手前の変針予定場所を通過して同じ針路で航行を続け、蒲葵島東南東方沖の岩礁に乗り揚げたものと推定される。

船長は、レーダーで周囲に他船を認めず、居眠りすることはないと思い椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直を続けたことから、居眠りしたものと考えられる。

本船の船橋航海当直警報装置は、4分間人の動きを検知しないと警報が作動するように設定されていたが、船長が居眠りしていた際の頭の揺れなどの動きを検知して、同警報が作動しなかった可能性があるものと考えられる。

#### 原因

本事故は、夜間、本船が、自動操舵により西北西進中、船長が椅子に腰を掛けた姿勢で単独の船橋当直を続け居眠りしたため、蒲葵島手前の変針予定場所を通過し、蒲葵島東南東方沖の岩礁に乗り揚げたものと推定される。

#### 再発防止策

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。

- ・船橋当直者は、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を継続することを避け、時々体を動かしたり、外気に当たったり、コーヒーを飲んだりするなど、居眠り運航の防止措置を探ること。