

船舶事故調査報告書

令和2年11月4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2年3月23日 22時06分ごろ
発生場所	山口県上関町長島北西岸 亀岩灯標から真方位213° 1,250m付近 (概位 北緯33° 51.1' 東経132° 04.1')
事故の概要	油タンカー光進丸は、東南東進中、岩礁に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和2年5月13日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	油タンカー 光進丸、299トン 143179、下林汽船有限会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）（旧就業範囲）
負傷者	なし
損傷	船底外板に亀裂及び凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、船長が単独で船橋当直につき、長島北西方沖を約10.8ノットの対地速力で自動操舵により東南東進していた。</p> <p>船長は、両肘を操舵スタンドについた姿勢で見張りをしていたところ、眠気を感じたものの、間もなく変針予定場所なので、居眠りに陥ることはないと思い、同じ姿勢で見張りを続け、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>本船は、変針予定場所を通過して航行を続け、長島北西岸付近の岩礁に乗り揚げた。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.6m、船尾約3.6mであった。</p> <p>船長は、本事故当日、04時30分ごろ起床し、その後、荷役や船橋当直にあたり、降橋後も書類作成などを行っていて、睡眠不足の状態が続き、疲労が蓄積していたことと、反航船を左舷に交わしたあと、周囲に他船を認めなかったのが気が緩んだこともあり、両肘を操舵スタンドについた姿勢で居眠りに陥ったと本事故後に思った。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置が設置され、当直者の動きがなければセンサーが反応し、アラームが鳴る設定になっていたが、本事故当時、設定時間が7分間となっていたものの、居眠りした時間は設定した時間より短時間であったので、アラームは鳴らなかった。</p> <p>船橋航海当直警報装置は、本事故後、設定時間を3分間に変更し</p>

	た。
<b>分析</b>	<p>本船は、船長が、居眠りに陥り、変針予定場所を通過して長島北西岸付近の岩礁に向かって航行を続けたことから、岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、荷役や船橋当直にあたり、降橋後も書類作成などを行っていて、睡眠不足の状態が続き、疲労が蓄積していたこと及び周囲に他船を認めなかったのが気が緩んだことから、覚醒水準が低下し、居眠りに陥った可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、船長が、居眠りに陥り、変針予定場所を通過して長島北西岸付近の岩礁に向かって航行を続けたため、本船が岩礁に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 単独で船橋当直中に眠気を感じた場合には、身体を動かしたり、窓を開放して外気に当たったりするなど、居眠りを防止する措置を採ること。</li> <li>・ 船舶所有者、船長及び船橋当直者は、船橋航海当直警報装置の作動状況を確認し、設定時間はなるべく短くすること。</li> </ul>