

## 船舶事故調査報告書

平成22年2月25日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
 委 員 山 本 哲 也  
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成20年12月15日 21時50分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀港東北防波堤 横須賀港東北防波堤東灯台から真方位308° 600m付近 （概位 北緯35° 19.4′ 東経139° 40.2′）
事故調査の経過	平成20年12月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 第六十八 <sup>こうえい</sup> 幸栄丸、748トン 134549、株式会社村瀬海運及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 83.02m×14.00m×7.44m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成7年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年1月31日 免状交付年月日 平成19年9月25日 免状有効期間満了日 平成25年7月22日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首及び船首船底外板に破口を伴う凹損 東北防波堤 コンクリート製ブロック部分が割損
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、砂約2,000トンを積載し、平成20年12月13日12時00分ごろ北海道白老港を出港し、千葉県木更津港に向かった。 船長は、船橋当直を1人4時間交替の3直制とし、自らは毎8時から12時までの船橋当直につき、13日及び14日にはいずれも00時ごろから連続する約6時間の睡眠を取っていた。 船長は、14日23時50分ごろ当直を終えて自室で横になったが、本船がうねりを受けて横揺れする中、外板の腐食によるき裂からか近ごろ2及び3番各バラスタンの海水量が増える傾向があったので、船体動揺の影響でき裂部が拡大することを心配して熟睡することができず、05時00分ごろ起床した。 本船は、11時30分ごろ木更津港に入港して錨泊し、船長は、12時00分ごろ昼食をとりながら、17時の揚げ荷役開始まで時間があるので一眠りしておこうと思い、寝酒のつもりで缶ビールとコップ酒各1本を飲んだ

	<p>が、前部マスト灯が故障しているとの報告を受け、仮眠を取らずに15時00分ごろまで修理に当たった。</p> <p>船長は、16時00分ごろ、揚げ荷役の開始が1時間ほど遅れるとの連絡を受け、翌日早朝からの茨城県鹿島港での積み荷役に間に合わせるため、揚げ荷役終了次第出港することとし、短時間でも熟睡するつもりで、コップ酒1本を飲んで仮眠した。</p> <p>本船は、17時50分ごろ抜錨して潮浜ふ頭に着岸し、18時10分～20時20分ごろまで揚げ荷役を行ったのち、船首喫水約1.7m、船尾喫水約3.7mの空倉状態で、20時40分ごろ木更津港を出港して鹿島港に向かった。</p> <p>船長は、手動操舵で出港操船に当たり、中ノ瀬北方沖を西進し、浦賀水道航路北口に向かうつもりで、東京湾中ノ瀬西方第2号灯浮標付近から南西進した。</p> <p>船長は、本船近くに注意を要する船舶を見かけなかったことから、自動操舵に切り替え、操舵室中央よりやや左側のレーダーの後方に置いたいすに腰掛け、単独の船橋当直を続けた。</p> <p>船長は、間もなく眠気を感じ始めたが、いすに腰掛けて船橋当直を続けるうち居眠りに陥り、予定の変針場所を通過したまま航行し、衝撃を感じて目が覚め、機関を中立として時計で21時50分ごろを確認し、GPSプロッターを見て横須賀港の東北防波堤に衝突したことを知った。</p> <p>船長は、機関を後進としたが、船体が東北防波堤に乗り揚げた状態で離れず、海上保安庁及び船舶管理会社に事故の発生を連絡した。</p> <p>本船は、16日07時05分ごろタグボートにより東北防波堤から引き下ろされ、自力で横須賀港第1区まで航行した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、気温 約8℃、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>海上保安庁からの回答書によれば、16日01時30分ごろ、船長の呼気中から、濃度0.1mg/l程度のアルコールが検出された。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="517 1368 810 1406">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="810 1368 1473 1406">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1413 810 1451">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="810 1413 1473 1451">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1458 810 1496">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="810 1458 1473 1496">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1503 810 2040">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="810 1503 1473 2040"> <p>本船は、自動操舵で航行中、単独で船橋当直に当たっていた船長が居眠りに陥り、予定の変針場所を通過して航行を続け、東北防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が居眠りに陥ったのは、次のことによる可能性があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 前夜の睡眠が4時間程度しか取れず、睡眠不足状態であったこと。</li> <li>② 睡眠不足を補うつもりで仮眠する前の昼間と夕方に飲酒したこと。</li> <li>③ いすに腰掛けて自動操舵で航行中、本船近くに注意を要する他船を見かけなかったので緊張が途切れたこと。</li> </ol> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、自動操舵で航行中、単独で船橋当直に当たっていた船長が居眠りに陥り、予定の変針場所を通過して航行を続け、東北防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が居眠りに陥ったのは、次のことによる可能性があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 前夜の睡眠が4時間程度しか取れず、睡眠不足状態であったこと。</li> <li>② 睡眠不足を補うつもりで仮眠する前の昼間と夕方に飲酒したこと。</li> <li>③ いすに腰掛けて自動操舵で航行中、本船近くに注意を要する他船を見かけなかったので緊張が途切れたこと。</li> </ol>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、自動操舵で航行中、単独で船橋当直に当たっていた船長が居眠りに陥り、予定の変針場所を通過して航行を続け、東北防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が居眠りに陥ったのは、次のことによる可能性があると考えられる。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 前夜の睡眠が4時間程度しか取れず、睡眠不足状態であったこと。</li> <li>② 睡眠不足を補うつもりで仮眠する前の昼間と夕方に飲酒したこと。</li> <li>③ いすに腰掛けて自動操舵で航行中、本船近くに注意を要する他船を見かけなかったので緊張が途切れたこと。</li> </ol>								

	<p>船長は、いすに腰掛けて眠気を感じた際、機関部の当直者を昇橋させて見張りの補助につけるなどの増員措置をとっていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が東京湾を南西進中、単独で船橋当直に当たっていた船長が居眠りに陥ったため、予定の変針場所を通過して横須賀港の東北防波堤に向けて航行し、同防波堤に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> <p>船長が居眠りに陥ったのは、睡眠不足状態であったこと、仮眠をとる前に飲酒したこと、及びいすに腰掛けて自動操舵で航行中に本船近くに注意を要する他船を見かけなかったので緊張が途切れたことによる可能性があると考えられる。</p>
備考	<p>船舶管理会社は、本事故後、修理工事に合わせて熱線センサー型の居眠り防止装置を設置したほか操舵室内のいすを撤去させ、狭水道及び東京湾での船橋当直2人体制を指示したほか、安全管理規程には呼気1ℓ中のアルコール濃度が0.15mg以上の場合での当直禁止を規定して指導していたが、これに加えて当直前の飲酒禁止を改めて指示した。</p>