

船舶事故調査報告書

平成22年12月16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（岸壁）
発生日時	平成22年7月25日 00時38分ごろ
発生場所	兵庫県神戸市 明石海峡大橋神戸側橋台付近の岸壁 播磨垂水港南防波堤西灯台から真方位302° 1,400m付近 （概位 北緯34° 37.9′ 東経135° 01.9′）
事故調査の経過	平成22年7月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 引船 第八喜代丸、19トン 250-33982大阪、個人所有 山高運輸株式会社（運航者） 17.98 (Lr) m×3.79m×1.96m、鋼 ディーゼル機関、294.2kW、昭和39年9月（建造） B はしけ 第五黒崎丸、1,000トン（積トン数） 山高運輸株式会社 43.00m×9.15m×4.10m、鋼 平成3年3月（建造）
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 68歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年2月7日 免許証交付日 平成22年8月24日 （平成27年9月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A船 左舷船首部のタイヤフェンダーに擦過傷 B船 左舷船首部に凹損 岸壁 擦過傷
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、作業員1人とスティールコイル約600トンを搭載したB船をえい航してA船引船列を構成し、明石海峡を東進して阪神港大阪区に向かった。 船長は、いすに腰を掛け、視界が良好で、周囲に漁船などを見かけなかったため、GPS及びレーダーを使うこともないと思って電源を入れず、約4.0ノット（kn）の対地速力で、兵庫県明石市の沿岸に沿って自動操舵により東進した。 船長は、平成22年7月24日23時30分ごろ、明石海峡西部のセメント磯を通過し、約1knの東流に乗って明石海峡航路北側の航路外を東進

	<p>していたので、右方（南）に圧流されて明石海峡大橋の神戸市側の橋脚に衝突することのないよう、針路を同大橋神戸市側橋台付近の岸壁（以下「本件岸壁」という。）の少し左方（北西）にあるホテルに向く約095°（真方位）に定めて航行した。</p> <p>船長は、本件岸壁が正船首方約1海里となったころ、右方に流されないよう、自動操舵装置の針路設定つまみを左に回し、約2～3°左に変針した。</p> <p>船長は、いすに腰を掛けて操船を続け、本件岸壁に近づいたところで右に変針し、本件岸壁と神戸市側の橋脚とのほぼ中間を通過することにしたところ、前方に漁船が全くいなかったことなどから気が緩んで居眠りに陥り、本件岸壁手前の予定変針場所を通過して本件岸壁に向け航行を続けた。</p> <p>船長は、しばらくして目が覚めたとき、本件岸壁が目前に迫っていることに気付いたが、A船の左舷船首部が本件岸壁に衝突し、続いてB船の左舷船首部が本件岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、広い海域に移動して漂泊し、B船作業員の負傷の有無やA船引船列の損傷を確認したのち、01時00分ごろ運航者に事故の発生を連絡した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮流 東流 約1kn</p>								
その他の事項	<p>A船引船列は、主に兵庫県姫路港と阪神港大阪区との間の運航に従事しており、7月22日に姫路港を出港して同県東播磨港に入港し、積荷の順番待ちのため、西港西防波堤に係留して待機した。</p> <p>A船は、船首約1.0m、船尾約2.0mの喫水で、船首尾とも約0.5mの喫水となったB船を、長さ約50mのロープでえい航していた。</p> <p>船長は、東播磨港入港後から24日21時00分ごろ出港するまでの間に、休息と睡眠を十分にとることができ、健康状態は良好で、飲酒もしていなかった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>A船引船列は、明石海峡大橋の西方において、東流時の明石海峡航路北側の航路外を自動操舵で東進中、単独でいすに腰を掛けて操船中の船長が、前方に漁船などがいなかったことから気が緩んで居眠りに陥り、予定変針場所を通過して本件岸壁に向けて航行し、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</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	A船引船列は、明石海峡大橋の西方において、東流時の明石海峡航路北側の航路外を自動操舵で東進中、単独でいすに腰を掛けて操船中の船長が、前方に漁船などがいなかったことから気が緩んで居眠りに陥り、予定変針場所を通過して本件岸壁に向けて航行し、本件岸壁に衝突したものと考えられる。
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	A船引船列は、明石海峡大橋の西方において、東流時の明石海峡航路北側の航路外を自動操舵で東進中、単独でいすに腰を掛けて操船中の船長が、前方に漁船などがいなかったことから気が緩んで居眠りに陥り、予定変針場所を通過して本件岸壁に向けて航行し、本件岸壁に衝突したものと考えられる。								
原因	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、明石海峡大橋の西方において、東流時の明石海峡航路北側の航路外を自動操舵で東進中、単独で操船中の船長が居眠りに陥ったため、予定変針場所を通過して本件岸壁に向け航行し、本件岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
備考	<p>運航者は、本事故後、A船の操舵室左舷側の天井に、タイマー式でランプが点滅してアラームが鳴る居眠り防止援助装置を設置した。</p>								